إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

إنترناشيونال - مارس 2008 / صفر 1429

International March 2008 / Safar 1429

- توقيع عقد شراكة مع موانئ دبى العالمية
  7 مليارات جنيه لتطوير ميناء السخنة
- **Egyptian Ports**
  Container Handling, The Future Ahead
- السياحة العالمية بالأرقام
- الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ
- غذاء المصريين فى مصيدة الطاقة البديلة
- الإعلامى الراحل مجدى مهنا فى آخر حوار
- ماذا تعرف عن المنظمات الأهلية غير الحكومية؟



مصر للطيران
EGYPTAIR
أول شركة طيران في الشرق الأوسط وافريقيا وسابع شركة عالمياً
76 year
1932 - 2008



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

M AMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

المكاتب

السعودية – جدة

* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966+)

فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا

* ربان/ رامى تحوف

محمول 0096394231001

فاكس 0096343714536

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات

القاهرة Tel. +2-0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



القمة الأفريقية العاشرة

عقدت القمة الأفريقية العاشرة لمؤتمر رؤساء الدول والحكومات فى العاصمة الأثيوبية أديس أبابا تحت شعار "التنمية الصناعية فى أفريقيا" حيث شارك فيها زعماء 53 دولة.

وتعتبر هذه القمة إستكمالاً للقمة الأفريقية التى عقدت فى شهر يوليو الماضى بالعاصمة الغانية أكرا، وتم فيها مناقشة مجموعة من القضايا المهمة وعلى رأسها إنشاء حكومة للاتحاد الأفريقى ، وسبل حل النزاعات الأفريقية وآليات تفعيل التبادل التجارى والإستثمارى بين دول القارة.

وإفتتحت القمة بإطلاق نداء عاجل مشترك من الإتحاد الإفريقى والأمم المتحدة إلى الزعماء الكينيين للتوصل إلى حل سلمى للأزمة السياسية هناك وألقى الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء كلمة الرئيس حسنى مبارك للقمة التى أعرب فيها عن أمله فى أن تواصل المفوضية الأفريقية العمل على دفع عملية التنمية والتكامل فى أفريقيا لتحقيق آمال شعوبنا فى التنمية والتقدم وفقاً للأسس التى وضعت فى الميثاق التأسيسى للإتحاد الأفريقى ولمبادرة (نيباد) ، كما أكد الرئيس فى كلمته على أهتمام مصر البالغ بالتنمية الصناعية كمحرك رئيسى لنجاح جهود التنمية الوطنية والإقليمية فى كافة المجالات، وأن رؤية مصر للنهوض بالصناعة الأفريقية ترتكز على 5 محاور رئيسية للوصول بالقارة إلى العالمية وتنحصر هذه المحاور فى:

* إقامة بنية تحتية متطورة ومتكاملة وتوفير التكنولوجيا الإنتاجية الحديثة.
* صياغة إستراتيجية شاملة لتنمية الكوادر البشرية الأفريقية.
* بلورة السياسات الوطنية والإقليمية.
* وضع الهياكل الإدارية والتنظيمية والتشريعية اللازمة لتعزيز القدرة الإنتاجية والتصديرية لأفريقيا.
* تعزيز تنافسية المشروعات الصناعية الصغيرة والمتوسطة.

وأعلن الرئيس مبارك أن مصر ستستمر فى دفع التكامل الإقتصادى وصولاً للتكامل الأفريقى الذى يعزز من المكانة الإقتصادية للقارة فى العالم وينهى واقع التهميش الإقتصادى الذى تعانى منه منذ عقود كثيرة.

وجدد بان كى مون الأمين العام للأمم المتحدة فى القمة التعهد الذى قطعه على نفسه فى القمة السابقة بأن يجعل أفريقيا على قائمة أولوياته، وأكد على أن الحاجة تستدعى العمل معاً بطريقة أكثر إستراتيجية بين الإتحاد الأفريقى والأمم المتحدة، وأعرب عن أسفه لتطورات الأحداث فى كينيا، كما دعا إلى تسوية الصراعات الأخرى فى الكونغو الديمقراطية وأوغندا والصومال، والنزاع الإريترى الإثيوبى سلمياً.

ودعا الرئيس الغانى جون كوفور – الرئيس الحالى للإتحاد الأفريقى – الدول الأفريقية إلى تركيز جهود التعاون مع شركائها الدوليين لإحلال السلام فى جزر القمر وشرقى الكنغو والصومال ودارفور.

واختتمت الدورة العاشرة للإتحاد الأفريقى أعمالها باعتماد 40 قراراً فى مختلف القضايا السياسية والإقتصادية والإجتماعية وخطة التنمية الصناعية والنزاعات المسلحة والقضاء على الفقر وتحسين ظروف المعيشة، وإصدار إعلان أديس أبابا للتنمية الصناعية الذى أكد رغبة القادة الأفارقة فى تحويل أفريقيا من إقتصاد قائم على إنتاج المواد الأولية إلى إقتصاد صناعى، وتعهد القادة بتحقيق خطة التنمية الصناعية، وأكدوا مجدداً إلتزامهم بجعل القرن الحادى والعشرين قرناً للتغيير السريع فى أفريقيا والقضاء على الفقر وتحسين ظروف المعيشة لشعوب القارة بحلول عام 2015 .

وفى النهاية فقد صرح أحمد أبو الغيط وزير الخارجية بأنه سيتم عقد ثلاث قمم أفريقية بشرم الشيخ أولها قمة الإتحاد الأفريقى فى دورته الحادية عشر، وقمة مبادرة نيباد، وقمة آلية مراجعة النظراء، وذلك فى الفترة من نهاية شهر يونيو وحتى الأسبوع الأول من شهر يوليو من العام الجارى، وسيتم التركيز فى القمة الأفريقية المقبلة على موضوع المياه والصرف الصحى بالقارة الذى سيكون أحد الإهتمامات الرئيسية للمفوضية المصرية للطاقة والبنية التحتية التى تم أنتخابها لهذا المنصب.

إن هناك ما يوصف بالقارة الأفريقية من مشكلات سياسية ونزاعات مسلحة بجانب الإرهاب ومخاطره، وقد إنتهت القمة الأفريقية العاشرة بقرارات لو تم تنفيذها لتحققت الوحدة الأفريقية بعد إستكمال دعائمها، وليتم معالجة ما تعانى منه القارة.

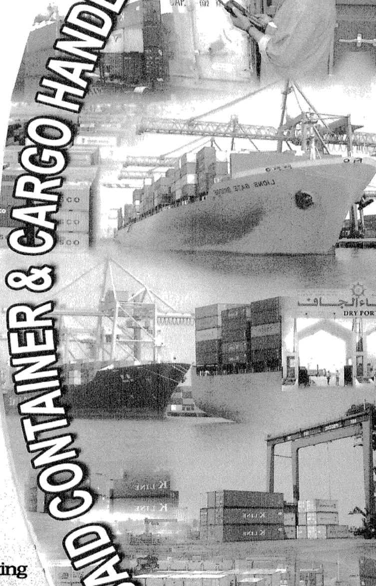
ويعد التصنيع من أهم المجالات الإستراتيجية الذى يجب أن توليها الدول الأفريقية أعلى درجات الإهتمام ، بجانب التكاتف والتركيز على زيادة معدلات النمو والتشغيل والإرتقاء بمستويات التعليم والصحة، خاصة وأن الإنتاج الصناعى الأفريقى لا يتجاوز 2% من الإنتاج العالمى والصناعات الأفريقية لا يتجاوز نسبة 1%.

إننا نتمنى أن تؤدى القمم الثلاث التى سيتم عقدها بشرم الشيخ مستقبلاً إلى حل مختلف القضايا السياسية والإقتصادية والإجتماعية للقارة.

عاصم السيد أحمد



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  2 Mobile Cranes.
  7 Transtainer (RTG).
  34 Reach Stacker.
  47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239

أجندة إنترناشونال

– يقوم الدكتور أحمد فتحى سرور رئيس مجلس الشعب أول مارس الجارى بزيارة الولايات المتحدة بدعوة من نانسى بيلوس رئيسة مجلس النواب الأمريكى وذلك بعدما تلقى توجيهات من الرئيس مبارك حول هذه الزيارة وفيما يتعلق بالقضايا المطروحة للنقاش فيها.
– تقام بطولة المجر الدولية "الجائزة الكبرى" للمصارعة خلال الفترة من 1 إلى 3 مارس الجارى .
– قررت محكمة النقض تأجيل قضية نادى الشمس المتهم فيها 18 من مسئولى النادى بالإستيلاء على 8 ملايين جنيه إلى جلسة 3 مارس الجارى لإستكمال المرافق.
– تقام بطولة الأمم الأفريقية للمصارعة الرومانية المؤهلة لأوليمبياد بكين 2018 بتونس فى الفترة من 5 إلى 8 مارس الجارى.
– يجوب معرض للآثار المصرية تحت عنوان "توت عنخ أمون الملك الذهبى والفرعونى العظيم" 8 مدن أوروبية وأمريكية خلال الفترة من 9 مارس الجارى وحتى 31 ديسمبر 2012، وذلك مقابل 34 مليون دولار.
– تستضيف القاهرة يومى 10 و 11 مارس الجارى تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أول ملتقى عربى أقليمى للنقل البرى والبحرى والنهرى يشترك فيه 15 دولة عربية و7 دول أجنبية والبنك الدولى وبنك الإستثمار الأوروبى وصناديق الإستثمار العربية وممثلى كبرى الشركات العالمية العاملة فى قطاعات النقل المختلفة والأنشطة المرتبطة بها.
– يعقد معرض وملتقى الإستثمار العقارى المصرى الأول بمملكة البحرين فى الفترة من 11 إلى 15 مارس الجارى بأرض المعارض بالبحرين.
– تستضيف مصر خلال الفترة من 16 إلى 19 مارس الجارى المؤتمر الدولى العشرين للمجلس الأعلى للشئون الأسلامية تحت رعاية الرئيس حسنى مبارك .
– يقام معرض القاهرة الدولى خلال الفترة من 18 إلى 28 مارس الجارى بأرض المعارض التى تشهد حركة كبيرة للتطوير والتحديث وفق خطة شاملة للإرتقاء بصناعة المعارض فى مصر.
– يقوم فريق طبى أمريكى متخصص فى جراحات القلب المفتوح والعمود الفقرى والغضروفى بزيارة الإسماعيلية فى 19 مارس الجارى وذلك لإجراء جراحات فى التخصصات السابقة.
– تنطلق أول فعاليات القمة العربية العشرين بدمشق بعقد إجتماع على مستوى المسئولين عن القمة يومى 24 و25 مارس الجارى، يعقبة إجتماع لوزراء الإقتصاد العرب ثم إجتماع لوزراء الخارجية العرب، وذلك تمهيداً لعقد قمة الرؤساء والملوك العرب فى نهاية نفس الشهر.
– يبدأ الأحتفال باليوبيل الذهبى لأكاديمية الفنون المصرية يوم 25 مارس الجارى، وذلك من خلال إفتتاح متحف للتراث الشعبى ومركز ومعهد عال للفنون الشعبية خلال العام الجارى.
– تبدأ أعمال اللجنة المصرية السعودية العليا المشتركة يوم 25 مارس الجارى بالعاصمة السعودية الرياض، ويرأس الجانب المصرى المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة ، والجانب السعودى الدكتور عبد الله هاشم اليمانى وزير التجارة والصناعة .
– يعقد يوم 26 مارس الجارى بدمشق إجتماع المجلس الإقتصادى والإجتماعى العربى حيث يتم تحديد الموضوعات التى ترغب الدول والمنظمات العربية فى عرضها على القمة العربية القادمة.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر ديسمبر 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال ديسمبر 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
دمياط	20.6	117.9	46.5	-	-	32.8	217.8	49.2	-	267	243
بورسعيد	8.7	117.9	11.3	-	1	-	138.9	81.7	272.9	493.5	373
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	52.7	550.3	603	89
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
السويس	-	0.4	-	-	1.9	-	2.3	-	-	2.3	34
الأدبية	-	-	-	-	-	37.81	37.81	-	-	37.81	10
سفاجا	1.5	63.3	48.2	-	0.2	-	113.2	-	-	113.2	59
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
نويبع	1.2	1.1	-	0.4	0.4	-	3.1	-	-	3.1	131
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	31.9	300.6	106	0.4	3.5	70.61	513.01	183.5	823.2	1519.71	1318

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال ديسمبر 2007

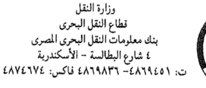
البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	أسمدة	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
إسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	235
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
دمياط	32.3	7.7	73.8	34.2	-	-	148	56.2	-	204.2	243
بورسعيد	11.6	0.7	29.6	-	-	-	41.9	94.9	296.6	433.4	373
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	53.9	519.3	573.2	89
العريش	1.6	-	95.4	-	-	-	97	-	-	97	50
السويس	1.2	14	-	-	0.5	-	15.7	0.1	-	15.8	34
الأدبية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
سفاجا	1.6	4	30	0.2	0.1	-	35.9	-	-	35.9	59
الحمراوين	-	-	101.0	-	-	-	101.0	-	-	101.0	5
أبو الغصون	-	-	11.0	-	-	-	11	-	-	11.0	2
نويبع	3.8	2.9	0.2	-	1.3	0.1	8.3	-	-	8.3	131
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	51.8	29.2	340.9	34.3	1.9	0.1	458.3	205.1	815.9	1479.3	1318

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر ديسمبر 2007

البيان	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	12722	53978	2581	31036	12136	2756	115209
مغادرة	16103	25515	3335	29003	11865	3310	89131
الإجمالى	28825	79493	5916	60039	24001	6066	204340

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١– ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال ديسمبر 2007

البيان	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	117	49	1	24	19	0	0	0	2	3	1	14	30	260
سفن صب جاف	20	6	0	4	3	0	0	0	4	2	0	0	0	39
سفن صب سائل	20	6	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	36
حاويات	83	77	88	0	3	0	0	0	0	0	1	1	0	253
سفن ركاب وسياحة	0	16	0	0	9	0	0	51	53	0	0	36	101	266
سفن أخرى	3	219	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	244
إجمالى عام	243	373	89	50	34	10	0	51	59	5	2	51	131	1098

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال ديسمبر 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	4592	4601	9193	0	0	0	9193
بورسعيد (غرب)	9032	14576	23608	30566	29948	60514	84122
شرق بورسعيد	4239	4614	8853	67115	67243	134358	143211
السويس		10	10	0	0	0	10
الأجمالى	17863	23801	41664	97681	97191	194872	236536

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة وسوف يتم إستكمال البيانات.

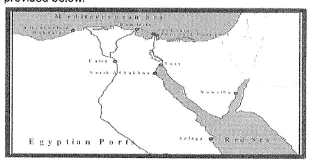
Egyptian Ports

Existing Conditions

This section provides a brief overview of the maritime sector as background, prior to a discussion of the issues in the sector.

Seaports

About 17,743 cargo ship called at Egyptian seaport in 2006. These vessels transported 47.26 million tons of import cargo, 42.86 million tons of export cargo. An overview of the major ports is provided below.



Data for port usage in this section were provided by the Data Bank of the Ministry of Maritime transport, Government of Egypt

Table (6) : Container Throughput at Egyptian Ports (Domestic and Transshipment)

Year	GDP	Domestic Containers	Transhipment Containers	Total
2002	3.1%	854,605	1,051,790	1,906,395
2003	4.1%	958,753	1,318,939	2,277,692
2004	4.6%	1,166,458	1,739,476	2,905,934
2005	6.9%	1,249,211	2,343,884	3,593,095
2006	7.0%	1,461,967	3,068,848	4,530,815

GDP Growth vs. Growth % of annual Domestic Container Of Egypt

Container Throughput at Egyptian Ports 1995-2006

(TEU)

Year	Alexandria		Port Said		Damietta	Red Sea		Total Egypt
	Alex & Dekhela	HPH	West	East		Red Sea	Sokhna	
1995	304,122	0	324,487	0	596,562	9,352	0	1,234,523
1996	326,894	0	336,034	0	585,495	17,144	0	1,265,567
1997	397,327	0	415,394	0	606,973	12,521	0	1,432,215
1998	515,963	0	269,915	0	309,008	36,909	0	1,131,795
1999	628,724	0	410,728	0	432,329	48,742	0	1,520,523
2000	601,987	0	527,906	0	583,060	69,612	0	1,782,565
2001	570,106	0	569,436	0	599,688	63,378	0	1,802,608
2002	576,972	0	561,894	0	699,758	47,581	20,190	1,906,395
2003	540,684	0	658,639	0	888,063	6,227	184,079	2,277,405
2004	653,197	0	869,520	0	1,144,981	4,668	233,568	2,905,934
2005	677,580	0	823,330	698,525	1,129,595	4,403	259,662	3,593,095
2006	732,411	500,000	1,011,166	1,629,606	848,022	6,639	318,411	5,046,255
Average Annual Growth%	9%		25%		7%	51%		15%

Table (8)

Egypt vol. Forecast with Low, Average, High growth rates for Demand and 14% growth rate for Supply (Domestic)

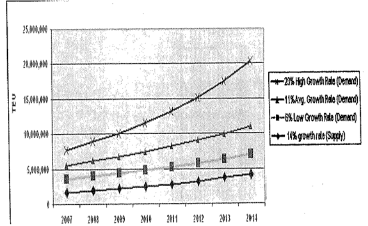
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
14% growth rate (Supply)	1,666,642	1,899,972	2,165,968	2,469,204	2,814,893	3,208,978	3,658,234	4,170,387
6% Low Growth Rate (Demand)	1,859,742	2,055,786	2,170,447	2,296,743	2,415,870	2,541,504	2,674,003	2,813,745
11%Avg. Growth Rate (Demand)	1,958,653	2,235,147	2,459,869	2,705,500	2,970,834	3,263,986	3,587,942	3,946,016
23% High Growth Rate (Demand)	2,143,782	2,676,595	3,283,848	4,031,154	4,964,851	6,122,036	7,556,243	9,333,835

From table (7) plotting the GDP growth rate annual variations as well as the container throughput variations. Ignoring extreme values one can reach an average annual growth rate for container demand of about 14%. Applying this growth rate to future years the future demand can be determined as presented in table (7). Taking the low, average and high annual growth rate the future expected throughput could also be determined as in table (8) as well.

Table (7)

GDP Growth vs.Growth% of Annual Container Domestic Container of Egypt

Year	GDP	Domestic Containers	Growth %
2002	3.1%	854,605	0.2%
2003	4.1%	958,753	12%
2004	4.6%	1,166,458	22%
2005	6.9%	1,249,211	7%
2006	7.0%	1,461,967	17%





Egyptian Ports *Part 1*

Container Handling, The Future Ahead

DR. ISMAIL MOBAREK

Egyptian Economy and Containerization

I. Country Overview

In 1998 the Government's long term economic program for the next 20 years did set out aggressive goals as follows (from the WBS):

* increasing annual economic growth from 4.8 percent (97/98) to 6.8 percent between 1997 and 2002, and 7.6 percent thereafter;
* doubling GDP every 10 years;
* increasing GNP per Capita to more than US$4,000 in 2017; and
* generating 550,000 jobs per year.

The targeted results were not totally achieved due to various circumstances. However, what has been achieved during the latter years is a great success by all means.

The Monthly Economic Digest, Vol.2 No.5, published by the Ministry of Foreign Trade published the following statistics, March 2007.

Table (1)

Year	Nominal GDP (US$ bn)	Real GDP Growth %
1998/99	82.1	4.9
1999/2000	89.1	6.3
2000 /2001	99.3	5.1
2001 /2002	97.8	3.2
2002 /2003	88.7	3.1
2003/2004	78.3	4.1
2004 /2005	86.7	4.6
2005/2006	92.2	6.9
2006 /2007	100.7	7.0
2007*	112.6	7.0
2008*	126.5	7.0
2009*	139.2	7.0

* are estimated values

Egypt has witnessed strong macroeconomic growth for a second consecutive year, after a period of stagnation from 2000 to 2004. Real GDP growth in fiscal year (FY) 2005/2006 was 6.9% up from 4.6% in FY 04/05. Key to this growth is the natural gas sector, which grew by 75% in FY 05/06 (in current prices), compared to 20.6% in FY 04/05. Construction grew 18.2% in FY 05/06 compared to 8.7% in FY 04/05, making it the second fastest growing sector. In line with expectations , private sector and household driven demand continued to rise through 2006. This growth is expected to continue given the Government's reform program to promote the private sector, coupled with a boom in the natural gas industry.

For the period between 2002 and 2006, even with the short period considered, there seems to be some correlation between GDP growth and the growth of domestic containers. Table (2) shows this correlation resulting in an average growth rate of domestic containers of 11%. There is no possible way to forecast container transshipment demand. It shown in table (2), transshipment of containers grew three fold between 2002 and 2006, from about 1.0 million teu in 2002 to about 3.0 million teu respectively. This study would concentrate on the domestic container demand and supply and its forecast until 2014.

II) Global Container Trade)

The global container trade is growing at a fast rate. This growth is tied to a degree to the economic growth rate of the World Economy. While the World Economy is growing at a modest rate of around 3%, the growth of container trade averaged close to 10%, with varying rate for each ship lane.

Global Containers Trade (Million TEUs)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2015f
Transpacific	7.8	8.8	11.5	13.2	14.3	16.3	18.4	20	22	25	26	37
Fareast Europe	6	6.6	7.7	8.3	9.6	11	12.2	15	17	19	19	28
Transatlantic	4.8	5.1	5.1	5.3	5.4	5.7	5.9	6	6	7	7	8
Other	41.2	45.6	44.2	48.8	54.9	62.6	69.6	76	85	94	95	131
Total Trade	59.8	66.2	68.5	75.7	84.2	95.6	106	117	131	144	147	203
Annual Growth	10.50%	10.70%	3.50%	11%	11%	14%	11%	11%	11%	10%	2%	5%
Average Growth			(Forecast) 9.2%									

Source: Clarkson Research Studies

Table (2): Global Container Trade (million TEUs)

The total Global Container trade reached 117 million TEU in 2006 with an average growth rate of 11% as shown in table (2) above. There was a slow down in growth rate of the trade in 2001, due mainly to the slump in the Asian economies.

(TEUs 000)

Year	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (f)	2007(f)	2009(f)	2015(f)
E/B	2,108	1,957	2,409	2,710	2,760	2,930	3,102	3,538	3,719	4,026	4,448	4,861	6,377
W/B	2,845	3,444	3,594	3,893	4,899	5,327	6,448	7,510	8,439	10,729	12,360	13,401	18,362

E/B: Average Annual Change = 6.5%

W/B: Average Annual Change = 11.5%

Table (3) : Mainlane Container- Trade Europe/Far East (000 TEUs)

Source: (Clarkson Research Studies)

As it impacts Egyptian ports under consideration, the Far East-Europe container trade was singled out and presented in Table (3). The East bound trade on this route grew by an average of 6.5% annually, while the West bound grew by an average of 11.5%. This coincides with the above mentioned container trade growth average of 9.2% annually. The West bound trade route is the one pertinent to the future of container throughput under consideration at Red Sea Ports since the majority of the boxes can be unloaded at Sokhna and feedered to the East Mediterranean ports. The East bound route is only marginally important since Sokhna Port can only be a feeder to the Red Sea ports and some East African ports. And the Mediterranean ports can feeder East and N-East Mediterranean Ports.

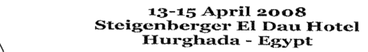
The East bound route, utilizing its growth rate, is expected to carry some 6 million TEUs by 2015, while the West bound route is shown to grow to about 18 million TEUs for the same year. If Sokhna Port succeeds in obtaining the Suez Canal approval to consider ships waiting in the Sokhna area as part of the waiting area for the Northern convoy, then this would encourage ships to carry containers to be unloaded at Sokhna Port for feedering to neighboring ports. However, so far this has not been granted by the Suez Canal as it may invoke other ports in the area to apply for the same privilege. The Suez Canal Authority,

However, is willing to consider granting this privilege to ships bunkering at Sokhna Port. Details of this will be worked out soon.

The Fourth International Conference & Exhibition

MELAHA 2008

THE NEXT FRONTIER



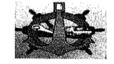
13-15 April 2008
Steigenberger El Dau Hotel
Hurghada - Egypt



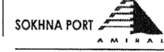
Under the auspices of
H.E. Minister of Transport
H.E. Minister of Communications & Information Technology

Organized by
Arab Institute of Navigation

Sponsors



Holding Company for Maritime and Land Transport







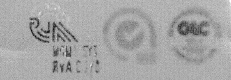


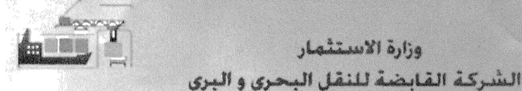
Melaha 2008 Speakers

1. Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, Egypt.
2. Arab Institute of Navigation, Egypt.
3. Belgium -European GNSS
4. Cairo University, Egypt.
5. Egyptian Air Force, R&D Department, Egypt.
6. Egyptian Armed Forces, Egypt.
7. Egyptian space program, Egypt.
8. European GNSS Supervisory Authority (GSA), Belgium
9. European Satellite Services Provider EEIG
10. France Développement Conseil (FDC),
11. Galileo Euro-Med Cooperation Office GEMCO
12. GEOTOPOS S.A., GNSS Applications Department, Greece.
13. Maritime safety institute, Egypt.
14. NANSC, Egypt.
15. National Authority for remote sensing and space sciences, Egypt.
16. National Space-Based Positioning, USA
17. Office for Outer Space Affairs- United Nations Office - Vienna
18. Police Communications Organization, USA
19. Royal Military College of Canada
20. Ryerson University, Toronto, Canada.
21. Surveying and Geodesy - Surveying Systems, Egypt.
22. Telespazio, Roma, Italia
23. Thales Alenia Space, Toulouse, France.

Corresponding Address

Arab Institute of Navigation
Sebaei Building - Cross Road of Sebaei & 45 Streets
Miami, Alexandria, EGYPT
Telephone: +203/550-9824 & 550-9686
Fax: +203/550-9686 Mobile: +20/10-161-0185
E-mail: ain@aast.edu www.ainegypt.org





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و البضائع

- هى أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات و البضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم انشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

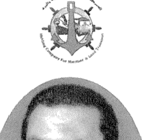
- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات و البضائع

ميناء الاسكندرية

ADRESS : QUAY 49/54 PORT OF ALEXANDRIA
P.O BOX EL-GOMROK-ALEXANDRIA -EGYPT
TEL: 03 4800633- 4800634 [illegible]
FAX : 03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcont.com
Email: alexcont@alexcont.com



بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى
هشام عمر السرساوى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لقطاع النقل البحرى
بعد الإنجازات التى حققها
بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
والهيئة العامة لموانى بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم وإزدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

نوسكو

اللواء/ مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس/ محمد مازن نديم

المدير العام



وجميع العاملين

يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

الدكتور محمود محى الدين

وزير الإستثمار





بالتجديد لسيادته لمدة ثلاث سنوات

رئيساً للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وذلك للإنجازات والنتائج الجيدة التى حققتها الشركة القابضة

خلال العام الماضى والتى أكدتها الجمعية العمومية فى إجتماعها

ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من النجاح والتقدم والإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

قطاع النقل البحرى



نوسكو

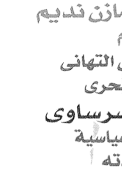
اللواء/ مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس/ محمد مازن نديم

المدير العام





يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

هشام عمر السرساوى

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيساً لقطاع النقل البحرى







بعد الإنجازات التى حققها

بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

والهيئة العامة لموانى بورسعيد

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

نوسكو NOSCO

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار
نوسكو
اللواء/ مازن نديم
عضو مجلس الإدارة المنتدب
المهندس/ محمد مازن نديم
المدير العام
وجميع العاملين بها
يتقدمون بخالص التهانى
للسيد الأستاذ
أحمد فرج سعودى
وكيل وزارة المالية
بالثقة الغالية التى أولتها سيادته
القيادة السياسية
بتعيينه
رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك
ويتمنى لسيادته دوام التقدم والنجاح

نوسكو NOSCO

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار
نوسكو
اللواء/ مازن نديم
عضو مجلس الإدارة المنتدب
المهندس/ محمد مازن نديم
المدير العام
وجميع العاملين بها
يتقدمون بخالص التهانى



لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار كل من السادة:
السيد الأستاذ/ **عدلى عبد الرازق** وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع النظم والإجراءات
السيد الأستاذ/ **سعيد زايد** وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية
السيد الأستاذ / **محمود عيسى**
مديراً عاماً للإدارة العامة للسياسات والإجراءات الجمركية



عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى

رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى

نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية

يتقدم بخالص التهانى

للسيد اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف

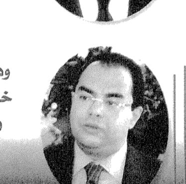
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

الدكتور محمود محى الدين

وزير الاستثمار

بالتجديد لسيادته لمدة ثلاث سنوات

رئيساً للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



وذلك للإنجازات والنتائج الجيدة التى حققتها الشركة القابضة

خلال العام الماضى والتى أكدتها الجمعية العمومية فى إجتماعها

ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من النجاح والتقدم والازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى

رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى

نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية

يتقدم بخالص التهانى

للسيد اللواء بحرى

هشام عمر السرساوى

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

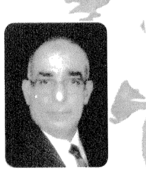
رئيساً لقطاع النقل البحرى

بعد الإنجازات التى حققها



بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر





والهيئة العامة لموانى بورسعيد

ويتمنون لسيادته

كل تقدم وازدهار ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدم بخالص التهانى

للسيد الأستاذ

أحمد فرج سعودى

وكيل وزارة المالية
بالثقة الغالية التى أولتها سيادته
القيادة السياسية
بتعيينه
رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

ويتمنى لسيادته دوام التقدم والنجاح

عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى
رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى
نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية
يتقدم بخالص التهانى



لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار كل من السادة:

السيد الاستاذ/ عدلى عبد الرازق وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع النظم والإجراءات

السيد الأستاذ / **سعيد زايد** وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية

السيد الأستاذ / **محمود عيسى**
مديراً عاماً للإدارة العامة للسياسات والإجراءات الجمركية

إختيار الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية

ضمن 20 خبيراً على مستوى العالم .. عضواً فى اللجنة الفنية العلمية

لإستراتيچية الحد من الكوارث بأمانة الأمم المتحدة

تم إختيار الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى عضواً فى اللجنة الفنية العلمية للإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث التابعة لأمانة الأمم المتحدة عن المنطقة العربية ودول شمال أفريقيا وغرب أسيا ضمن 20 خبيراً يتم إختيارهم على مستوى العالم من بين أهم المتخصصين والعلماء فى الهيئات والمنظمات الدولية المتخصصة وفى مقدمتها منظمة الأمم المتحدة للأرصاد العالمية ومنظمة الصحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

جاء هذا الإختيار إثراء لمسيرة الأكاديمية التى بادرت بتدريب الكوادر على إدارة الأزمات والكوارث منذ عام 1996.

يتم تشكيل اللجنة الفنية العلمية للإستراتيچية الدولية للحد من خطر الكوارث بمعرفة وكيل الأمين العام للأمم المتحدة، وتختص بتطوير آليات منظومة الإستراتيچية. وإلقاء الضوء على أهم التساؤلات الفنية والعلمية والتكنولوچية فى إطار الإستراتيچية ، كما تقوم بمراجعة الموضوعات المتعلقة بالحد من خطر الكوارث فى إطار عمل مؤتمر (هيوجو) العالمى الذى كان قد عقد باليابان عام 2005، وترفع اللجنة تقريراً سنوياً إلى رئيس الإستراتيچية (وكيل الأمين العام للأمم المتحدة للشئون الإنسانية).

وكان قد تم توقيع إتفاقية للتعاون العلمى والفنى بين الأكاديمية وأمانة الأمم المتحدة للإستراتيچية الدولية للحد من الكوارث . يتم بموجبها إجراء ودعم البحوث التى تعمل على الحد من خطر الكوارث، وتقديم التعاون الفنى للحكومات والمؤسسات الوطنية والإقليمية، ومساندة المبادرات المتعلقة بهذا الشأن. كذا تطوير وتعزيز آليات الحد من خطر الكوارث، وإقامة شبكة إقليمية لهذا الغرض.

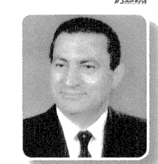


تم التوقيع على الإتفاقية بين كل من الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية والسيد سالفاتو بريسينو مدير أمانة الأمم المتحدة للإستراتيچية الدولية للحد من الكوارث.



International

رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى
محمد عصام الدين عبدالمنعم
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية
ويتمنون لسيادته
كل تقدم وإزدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

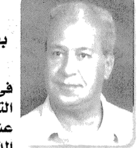








نذر ميلاد قناة سويس القطب الشمالى



بقلم/ سمير معوض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

فى العام 1840 عقب هزيمة محمد على القاصمة وكسر شوكة تطلعاته الإمبراطورية تعرضت التنمية الناهضة على القوى الذاتية فى مصر إلى إنكماش لم تألفه منذ بداية القرن التاسع عشر. فبعد أن كانت الدولة مصرة على الإكتفاء الذاتى دخلت مضطرة إلى مصيدة الإستيراد الذى قوض قواها الإقتصادية وقدرتها على الإستثمار والتنمية. وبعد نحو عشرين عاماً حينما أفتتحت قناة السويس برز مجدداً دور مصر بإعتبارها دولة صادرات خدمية لوجستية أهم طاقاتها الإنتاجية هو المجرى الملاحى. والمعروف أن الصادرات الخدمية فيما بعد الثورة الصناعية أضحت من أرقى أنواع الأنشطة الإقتصادية.

وفى الربع الأخير من القرن العشرين صارت كل مسلمات الجغرافيا الكوكبية للكرة الأرضية على محك المتغيرات الكاسحة حيث فرضت العولمة قانون التغيرات الدائبة والسريعة على الأنماط التقليدية والمعتقدات التى كان رسوخها محل يقين لا يتزحزح قيد أنملة. كما أضحت المبادلات التجارية الدولية هى القوة الإمبراطورية العظمى التى تهيمن على إقتصادات العالم قاطبة مهما أختلفت النظم السياسية الدولية . قناة السويس لدينا كان رهان حفرها قائماً على حسابات جغرافية قائمة على الأرض لربط بحرين داخليين هما البحر المتوسط والبحر الأحمر بإعتبارهما قنطرتين بحريتين موصلتين إلى المحيط الهندى والمحيط الأطلسى . وحين ولدت هذه القناة كانت بمثابة فتح علمى تاريخى تغيرت به معادلات حاكمة سيطرت على الحسابات الجيوستراتيجية فى عموم الكرة الأرضية ودخل العالم فى عصر جديد لا يعرف أحد على وجه القطع إلى أين سيقود خطى التطورات الإقتصادية التى عانت طويلاً من الخيارات المكلفة جهداً ونفقة وزمناً بالالتفاف حول قارة أفريقيا . وذلك كله كان يؤثر سلباً على الدورات الإقتصادية ومعدلات نمو الإستثمارات وصافى الأرباح.

قناة السويس كانت أرخص الحلول العملية وأكثرها نجاعة فى وقت كانت فيه تملك ميزات تنافسية وتعتبر مركز تميز وأفضلية معدومة النظير . وكان ذلك سلاحاً ذا حدين. فقد آمنت القناة بديمومة التفوق وسرمدية السيادة غير عابئة بأن المجرى المائى فى حد ذاته لا يمكن له الأستغناء عن غلافه الحيوى الجغرافى الأرضى الذى كان عليه أن يتبادل معه عوامل الأستقواء وحوافز الإعتماد المتبادل الذى يخلق من القناة وما حولها بنية إقتصادية إستثمارية وطاقة إنتاجية متدامجة ومتكاملة . وسحب ذلك من أرض القناة الشئ الكثير لاسيما حين تمكنت دول الشمالين الأوروبى والأمريكى من ممكنات جديدة لخطوط مواصلات تجارية تتوافق مع حاجات عصر العولمة فى الفترة الراهنة.

هذه المرة لم يكن الرهان على الجغرافيا الأرضية بل كان الرهان على ظواهر المناخ التى ستؤدى إلى أرتفاع درجة حرارة الأرض مما سيؤدى إلى ذوبان جليد القطب الشمالى . وينجم عن ذلك الملاحة البحرية فى الممر الشمالى الغربى بحذاء السواحل الكندية. الرهان على الجغرافيا المجردة من عوامل تزخيم الموقع بقوى الموضع جعلنا نقتصر على سبيل التسليم الأستاتيكى بأن القناة بوسعها أن تدافع عن نفسها وتغاضينا عن مفاعيل المتغيرات التى عكفت على إعادة صياغة ركائز العالم الإقتصادية وأدواته الصناعية والتجارية والخدمية . فقناة السويس آلة والآلة تحتاج على وجه الإستدامة إلى الصيانة والشحذ وتجديد طاقتها ورفع كفاءتها ودعم ميزاتها التنافسية. ومن ثم فقناة السويس كيان إقتصادى لوجستى ذو مفهوم له دلالاته الإستراتيجية التجارية والسياسية غير أن هذه الخصائص ليست على إطلاقها ثوابت أزلية أبدية . ما الذى إذن سيقدمه الممر الجديد الذى يشبه وصلة قصيرة بالقياس إلى قناة السويس؟ الممر الملاحى التجارى فى شمال كندا سيختصر الطريق بنحو 7000 كيلو متراً ما بين أوروبا واليابان وبقرابة 8000 كيلو متراً ما بين الولايات المتحدة والصين وقناة السويس تمتد عبرها المسافة ما بين روتردام فى هولندا إلى بومباى مسافة 6337 كيلو متراً وما بين نيويورك إلى سنغافورة 10169 كيلو متراً، هذه الفوارق الجغرافية ستجعل الأنظار تتجه لا محالة صوب هذا الممر الجديد الواعد بتحقيق إقتصاد الوفرة على مستوى الزمن والنقود.

لا ينبغى أن يقلل من أهمية دراستنا لمستقبليات قناة السويس أن تأتى بوادر الحديث عن قناة الممر الشمالى القطبى مصاحبة لمعرفتنا أن هذا الممر منذ الآن حتى على صعيد الدراسات الأولية قد صار مجالاً للجدال والمنازعة ما بين أطراف شرعت من الآن فى عد الكتاكيت قبل أن يفقس البيض. فالدول الأوروبية ومعها الولايات المتحدة ترفض فى إستنكار أن تبسط كندا سيطرتها على هذا المجرى المائى الذى يتخلل جزرها الشمالية والذى يمثل قنطرة وصل ما بين المحيط الأطلنطى والمحيط الهادئ حيث تعتبر الدول الأوروبية وأمريكا هذه القناة الطبيعية طريقاً بحرية عالمية لوقوعها فى المياه الدولية بما يقتضى أن تكون الملاحة فيها خاضعة للقواعد الحرة. بيد أن كندا تنظر لهذا الأمر نظرة أخرى حيث تعتبر القناة بحكم القانون الدولى واقعة فى مياهها الإقليمية الداخلية ولذا فإن لها عليها حقوق السيادة.

وحيث أن التخطيط الإستراتيجى فى إطار علم المستقبليات صار يمثل رقماً مؤثراً فى معادلات التقدم فإن دولاً مثل اليابان والصين وكوريا الجنوبية طفقت من الآن تبنى سفناً ذات هياكل قوية من الصلب بوسعها أتبحر فى المياه التى تسبح فيها الأطواف الجليدية. فى مثل هذه القناة التى ترى أن إرهاصات وجودها تلوح فى الأفق. هذه الدول لم تشرع فى بناء إستراتيجياتها من فراغ فقد جاء تقرير لجنة القطب الشمالى الأمريكية بناء على الدراسات العلمية لتغيرات المناخ فى كوكب الأرض أن المياه الشمالية الموجودة حول كندا سيختفى منها الجليد فى فصل الصيف بحلول العام 2050 وفى تقرير آخر بدءاً من العام 2030 أى بعد أقل من ربع قرن . وعلى ذلك فالوجود الروسى والأمريكى والكندى بدأ يشهد تكثيفاً ملحوظاً فى هذه المنطقة القطبية على قمة الكرة الأرضية.

تعبئة هادئة لكنها مشحونة بقدر هائل من الموازنة الفاعلة على جانبى الفرص والتحديات القائمة على قدم وساق . فالولايات المتحدة تعتزم إقتناء ثلاث كاسحات جليد متقدمة كما أن الكونجرس قد شمر عن ساعديه لتخصيص 17 مليون دولار لدعم حرس السواحل على جانب آخر فإن الروس لا ينتوون أن لا يكون لهم موطئ قدم فى مضمار هذا السباق . وبناء عليه فقد أعدوا ست كاسحات جليد لإستخدامها على مدار العام. كندا بدورها لا تألوا حرصاً وجهداً فى إثبات إنها حاضرة وبقوة فى بؤرة هذا السباق التنافسى فهى منكبه الآن على مسح سماء المنطقة بعدد من طائرات المراقبة الجوية ذات المدى البعيد التى تطير آلياً دون طيار لمعرفة ما يحدث فيها ولم تتوان هى أيضاً عن شراء ثلاث كاسحات جليد ذات تكنولوجيا حديثة وبناء مرفأ على شواطئها فى المياه بعيدة الغور. وتعتزم إقامة قاعدة عسكرية لجعل كفة المؤثرات الإيجابية ترجع إلى جانبها فى ميدان الصراع الذى يوشك أن يندلع وتشير التوقعات إلى أن هذا المجرى الملاحى الجديد مرت به سفن تشحن 3 ملايين طن بضائع سترتفع إلى 14 مليون فى عام 2015 وفيما بعد لا يدرى أحد على سبيل التنبؤ (prediction) ولا على سبيل التقدير (projection) ما الذى ستكون عليه تطورات الظروف والأوضاع. هناك دون ريب خطط دائبة للبحث عن ممرات ملاحية تجارية تستطيع أن تحل محل قناة السويس أو على الأقل تضعف من قوتها النقلية التنافسية وتحد من تكاليف المرور فيها لصالح العولمة الإقتصادية واللوجستيات التجارية. فهل يمكن لقناة السويس أن تبادر ومعها كل الجهات المعنية فى تحويل قدراتها التنافسية إلى قوى مؤثرة تقف فى وجه التحدى بزيادة قدراتها الإنتاجية اللوجستية؟ وهل فى وسعها أن تحيل المجالات الأرضية من حولها إلى مراكز توزيع سلعى دولية (Distriparks) وكذلك إقامة مراكز تسويق وتوزيع تجارى عالمى (TDMCs) أى (Trade, Distribution and Marketing Centers) .

على وجه القطع فإن ملامح الإقتصاد التجارى البحرى العولمى ستتغير لأسباب عدة:

1 - أن همزة الوصل والمواصلات البحرية سينتقل ثقلها الإستراتيجى من منطقة الشرق الأوسط ومصر فى بؤرتها إلى الشمال القطبى عند قمة العالم.

2 - إن القناة الجديدة ستدور الضغوط والمساومات والمفاوضات حولها فى شأن خفض الأعباء المالية للمرور فيها وليس فى قناة السويس.

3 - إنها من حيث المسافة الجغرافية والمسافة الإقتصادية ستكون أفيد لحسابات التكاليف المالية والزمنية من قناة السويس.

4 - إن هذا الممر لا يحتاج إلى تعميق أو صيانة بحكم صلاحيته الطبيعية للملاحة.

5 - كذلك فإن حسابات إستراتيجية لقناة السويس ستتغير فى مواجهة تحديات نمو الأهمية التجارية لهذا الممر الذى سيلقى عناية خاصة من القوى الإقتصادية الكبرى.



السياحة العالمية بالأرقام



بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

أصدرت منظمة السياحة العالمية أحدث تقاريرها مؤكدة تحقيق السياحة العالمية خلال العام الماضى 2007 رقماً قياسياً وصل بعدد السياح إلى 898 مليون بزيادة 52 مليون سائح عن عام 2006، وبنسبة نمو وصلت إلى 6%، وقد أكدت المنظمة على أن السياحة العالمية لازالت تسير على طريق النمو الذى بدأته من سنوات وساهم فيه أداء الإقتصاد العالمى الذى حقق أول فترة نمو منذ عشرين عاما، وبالرغم من زيادة النمو التى سجلته مناطق العالم كلها عام 2007 فقد إحتل الشرق الأوسط مقدمة النمو السياحى بنسبة 11%وذلك بالرغم من التوترات السياسية والأمنية والحروب، وجاءت آسيا والمحيط الهادى فى المركز الثانى بنسبة 10%، ثم أفريقيا بنسبة 8%،ثم الأمريكاتين بنسبة 5% ، ثم أوروبا بنسبة 4%.

وأوضح التقرير هذا النمو لعام 2007 على النحو التالى:

* زار 46 مليون سائح منطقة الشرق الأوسط ليتحقق بذلك النجاح السياحى لهذه المنطقة خلال العشر سنوات الماضية، خاصة وأن هذه المنطقة تعتبر مقصداً سياحياً مهما لما تحويه من مقومات السياحة.

* جذبت منطقة آسيا والمحيط الهادى 185 مليون سائح محققه بذلك نسبة نمو حاليه موزعة على الوجه التالى:

20% لماليزيا - 19% لكمبوديا_ 16% لفيتنام-15% أندونيسيا

14% اليابان- 13% الهند- 10%الصين

* زار القارة الأفريقية 44 مليون سائح حيث وصلت نسبة النمو فى دول شمال أفريقيا إلى 8%، وفى دول جنوب الصحراء الأفريقية إلى 7% ، أما بالنسبة للمغرب فقد كان نصيبها من النمو 14%، وغانا وموريشيوس وموزمبيق وسيشل 8%.

ومن المتوقع أن يكون لإستضافة جنوب أفريقيا كأس العالم عام 2010 الأثر فى زيادة عدد السياح.

* ضاعفت منطقة الأمريكتين من معدل النمو السياحى ليصل إلى نسبة 10% بعدما كان لا يتعدى 2% عام 2006، وبذا استعادت سوق السياحة الأمريكية عافيتها حيث بلغت النسبة فى شيلى 12% والأرجنتين 11%، ومن أهم الدول الذى زاد معدل النمو فيها هندوراس ونيكاراجوا والسلفادور وبنما وكولومبيا والإكوادور وبيرو وفنزويلا وجرينادا.

وقد ساعد الأداء الإقتصادى الجديد الذى شاهدته القارة الأوروبية على زيادة نمو القطاع السياحى حيث وصل إلى 480 مليون سائح ، وكان النصيب الأكبر من هذا النمو فى شمال وجنوب أوروبا إلا أنه لم يحقق زيادة كبيرة فى غرب ووسط القارة، وكانت نسب زيادة معدل النمو : 18% فى اليونان - 10% فى البرتغال - 7% فى أيطاليا وسويسرا وقد تأثرت بهذا النمو كل من كرواتيا والبوسنة والجبل الأسود وسولڤينيا وأيسلندا ولاتفيا وليتوانيا ورومانيا.

المتوقع لعام 2008

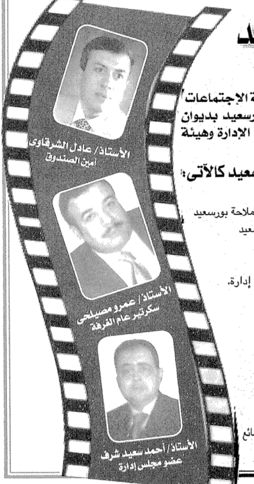
بالنسبة لما هو متوقع من نمو للسياحة خلال عام 2008 الجارى فقد أكدت منظمة السياحة العالمية أن الثقة عالية فى السياحة العالمية إلا أن هذا الإنطباع من الممكن أن يتغير مع ما يشهده العالم من متقلبات إقتصادية خاصة بعد دخول الإقتصاد الأمريكى فى مرحلة الركود العميق، ومن الطبيعى أن تتأثر السياحة العالمية بتغير الأوضاع الإقتصادية العالمية إلا أن قطاع السياحة أثبت مقدرته على مقاومة كل الضغوط.

السياحة المصرية

زار مصر العام الماضى 2007 حوالى 11.1 مليون سائح بزيادة نحو مليونى سائح عن العام السابق بنسبة 22.1% ، وقد بلغ الدخل الذى حققته السياحة المصرية نحو 9.4 مليار دولار طبقاً لحسابات البنك المركزى المصرى. وقد تصدرت روسيا قائمة الدول العشر الأولى فى تصدير السياحة إلى مصر بأكثر من 1.5 مليون سائح، كما أن كل من المانيا وإنجلترا وإيطاليا تعدت كل منها المليون سائح، وبالنسبة للدول العربية فقد جاءت ليبيا فى المركز الأول برصيد 439 ألف سائح وبعدها السعودية برصيد 412 ألف سائح.



غرفة ملاحة بورسعيد (2007-2011)



الأستاذ/ محمد اللمعى
رئيس مجلس إدارة

المهندس
عبد الملك إسماعيل
رئيس مجلس إدارة

عقدت غرفة ملاحة بورسعيد جلسة إجرائية لمجلس إدارة الغرفة بقاعة الإجتماعات الملحقة بمكتب السيد اللواء/ هشام السرساوى - رئيس هيئة ميناء بورسعيد بديوان عام الهيئة مساء أمس الأربعاء الموافق 2008/2/6 لتشكيل مجلس الإدارة وهيئة مكتب غرفة ملاحة بورسعيد (2007-2011).

وقد تم تشكيل مجلس إدارة وهيئة مكتب غرفة ملاحة بورسعيد كالآتى:

(أ) أعضاء منتخبون

- الأستاذ/ محمد عبده صديق اللمعى (عادل اللمعى) رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
- المهندس/ خالد عبد الملك إسماعيل نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
- الأستاذ/ عادل محمد السيد الشرقاوى أمين الصندوق بغرفة ملاحة بورسعيد
- الأستاذ/ عمرو أحمد مصيلحى على سكرتير عام غرفة ملاحة بورسعيد
- الأستاذ/ أحمد سعيد عبد الحليم شرف (مجدى عبد الحليم شرف) عضو مجلس إدارة.
- الأستاذ/ حسام الدين الجرايحى محمود درغام عضو مجلس إدارة
- السيدة/ عزة على أحمد شفيق عضو مجلس إدارة

(ب) أعضاء معينون

(ب/1) من إتحاد الغرف التجارية المصرية

- الأستاذ/ أحمد محمد خفيلة عن الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية
- الأستاذ/ محمد سعد مصلح عن شعبة النقل البحرى ببورسعيد

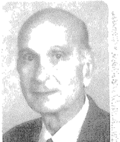
(ب/2) أعضاء من ذوى الخبرة

- السيد الأستاذ/ محمد حجازى تحركات بورسعيد - السيد/ نائب رئيس مجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

(ب/3) عضوان يصدر بهما قرار رئيس قطاع النقل البحرى



النقل البحرى وتلويث البيئة البحرية



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

فى الخمسينيات والستينيات كانت صناعة النقل البحرى تعمل بأسلوب مختلف. فكانت هناك ثقة فى قدرة البحر على إمتصاص أى مخلطات تلقى فيه. فكانت الناقلات تقوم بغسيل صهاريجها فى رحلاتها وكانت تضخ مياه الغسيل الملوثة بالزيوت فى البحر. كما كانت مياه الصابورة ومياه غسيل العنابر يتخلص منها فى البحر دون تفكير آخر كما كانت النفايات تلقى فى البحر حتى فى الرحلات القريبة من السواحل. وكان هذا تصرفاً عادياً فى ذلك الوقت.

ومع أن ذلك شيئاً مؤسفاً إلا أنه كان نفس الشئ الذى كانت النفايات فى البر يُتخلّص منها. حتى أن السفن فى الموانى كانت تلقى نفاياتها فى صنادل خاصة، وبعدها تخرج هذه الصنادل المعبّأة بالنفايات إلى البحر وتلقيها فيه ثم تعود للميناء فارغة. وكان يُعتقد أن البحر سيمتص هذه النفايات الغير مُعالجة ، كما كانت الأنهار تمتلئ بنفايات المصانع.

وكان ذلك كله شئ مؤسف، لكن الكل كان يفعل ذلك والآن يرى الجيل الجديد من الناس أن هذا التصّرف يُعتبر جريمة. والأمر أخذ وقتاً وصبراً وجهداً حتى فكّر المسئولون تغيير هذا الأسلوب سواءً فى البحر أو فى البر . وكان لزاماً أن يقوم بعض المسئولين بدراسة هذه الأخطاء وإيجاد الحلول البديلة ثم تحضير التشريعات لتُصحيح هذه الأوضاع مع إجبار الناس على الفعل الصحيح للمحافظة على البيئة وإن لزم الأمر تجريم الفاعلين وعقابهم.

وعلينا أن نشكر هؤلاء الذين قاموا بهذا العمل . فالتصّرفات تتغير بتغيير الأجيال وبتوفير المعلومات بجميع وسائل الإعلام. فإن توفير المعلومات تقوم بفعل الأمواج التى توانى ارتطامها بالشاطئ، فتذكر الناس بإستمرار بوجوب التغيير.

وقد ساعدت المعاهدة الدولية للتلوث Maritime Pollution CON كثيراً فى تحسين عمليات تلويث البحار. فعمليات غسيل وتنظيف الصهاريج المعتادة أوقفت بتقنيات حديثة وذلك بملئ صهاريج النفايات لآخرها بالمياه فتطفو الزيوت لأعلى ثم تُستخدم أجهزة خاصة لفصل الزيوت عن المياه. كما أن الناقلات صار لها أبدان مزدوجة لتخفيف تسرب الزيوت منها فى حالات الجنوح أو الإصطدام. كما أن التصميمات الحديثة للسفن جعلت صهاريج الوقود فى منتصف جسم السفينة بعد أن كانت تُوجد فى القاع أو فى الأجناب، وذلك لمنع الوقود منها أن يتسرب إلى البحر عند أى إصطدام أو جنوح. هذا بالإضافة إلى تغييرات هامة تمنع نقل الأنواع الضارة من الطفيليّات حول العالم من خلال مياه الصابورة. وهناك أيضاً إجراءات للسيطرة على لإنبعاثات الغازية التى تخرج من السفن وتؤدى إلى تلويث الجو. ويداوم العلماء العمل المستديم فى إيجاد الحلول السليمة.

ومن جهة أخرى، أوقف إستعمال الطلاء المانع للصدأ لدهان الجزء المغمور فى المياه من السفن. وصدرت فى سبتمبر سنة2007 المعاهدة الدولية للسيطرة على النُظم المضادة لمنع الصدأ فى أبدان السفن وسيتم تنفيذ تلك المعاهدة بعد سنة أى من سبتمبر سنة 2008، كما أنه يتم تنظيم عمليات بناء السفن الجديدة وتخريد السفن القديمة بحيث تتم السيطرة على إستخدام المواد الضارة بالبيئة لضمان صحة وسلامة العاملين فى ورش بناء السفن وساحات تخريد السفن.

إن المعلومات والحقائق العلمية والأفكار المتّميزة كلها تلعب دوراً مهماً فى هذه العملية التقّدمية . وإذا كانت صناعة النقل البحرى أحياناً تشتهر بمقاومة التغيير، أو أنها تنتظر حتى تقع حادثة تتطلّب تدخّل المشرّعين، فإن ذلك لا يُعتبر مقبولاً. فالنقل البحرى صناعة عالمية، وهذا يعنى أن أى تشريعات تحتاجها الصناعة يجب أن تكون دولية وليس أن تكون محلّية أو فى منطقة معيّنة، حتى لا تقع الصناعة فى تنفيذ تشريعات مختلفة حول العالم، لأن السفن تجوب العالم، وبالتالى فإنها ستعانى من فوضى التشريعات المختلفة والتى عليها تنفيذها كلّها.

ومن الحقائق أن السفن تعيش طويلاً – ربما 20 إلى 30 سنة. وهى تبُنى لتتفق مع التشريعات المعمول بها دولياً وقت بنائها. والتغييرات فى التشريعات يجب أن تراعى السفن الموجودة فعلاً وليس فقط السفن الجديدة. كما يجب أن تكون التشريعات عادلة ومتّزنة بحيث لا تتسبب فى خلق عدم الإستقرار فى التجارة العالمية، فكونها وضعت بسرعة نتيجة ضغوط سياسية أو شعبية دون مراعاة عواقبها. فإن التسّرع فى هذا الأمر يتسبب فى خلق مشاكل.

والمشّرعون فى صناعة النقل البحرى، كما فى الصناعات الأخرى، عليهم أن يفكّروا جيّداً فى تأثير ما يضعونه من تشريعات. كما أنهم يقومون بالتشريع سواءُ تُوجد حلول فنية بديلة تجعل التشريع ناجحاً، أم لا. وهذه صعوبة أيضاً، فمثلاً دهان منع الصدأ قد مُنع إستعماله أملاً فى أن تتمكن صناعة الدهانات إيجاد بديل له. ثم إن معاهدة تداول مياه الصابورة قد شُرعت قبل إيجاد وسيلة أخرى لمعالجة الكميات الكبيرة من مياه الصابورة التى تتداولها السفن حول العالم. واليوم فقط أمكن للفنيين إيجاد بعض الحلول لهذه المشكلة.

ولكن هل تبذل صناعة النقل البحرى إهتماماً لمنع التلوّث؟ وهل نحن نسرع بالتفكير فى تفادى المشاكل وأن شركات التأمين والمؤمّنون سيقومون بتخفيف الأضرار المادية وتعويض المتضّررين من هذا التلوث؟ لازال هناك تلويث غير قانونى، وتقوم السفن بضخ مياه الصابورة وإلقاء النفايات فى البحر. وهذه السفن تكون مسئولة لأنها تقوم بعمل إجرامى وهذا يحدث نتيجة سوء التصّرف والعادات السيئة، وأن العاملين في البحر يتخّذون أقصر الطرق عندما لا تعمل الأجهزة على سفنهم بالأسلوب السليم وتكون نتيجتها عقوبات ثقيلة عندما تكتشفها السلطات.

وهذا لا يسّهل عمل الشركات الملاحية التى ترغب فى العمل بنظافة وبأسلوب سليم. فإن سلطات الموانى تمتنع عن توفير الإمكانيات لتفريغ نفايات السفن برغم مطالبتها بتوفير تلك الإمكانيات وفق التشريعات الدولية. كما أن مستأجرو السفن كثيراً ما يصّرون على أن تصل السفن للموانى فارغة من أى مياه صابورة أو نفايات حتى ولو لم يكن هناك وقت أو إمكانيات للتخلّص من تلك الزوائد فى ميناء الوصول وأيضاً قد لا تعمل أجهزة فصل النفايات عن مياه السرتينة فى بعض السفن، بكفاءة وتقوم بواجبها بالكامل.

إذن، فهناك سلسلة من الأفعال يمكن تلخيصها فى عدم المسئولية الإجتماعية وتخلّف التقنيات. وهذه السلسلة تُملى التصّرفات السيئة وتلويث البحار. إلا أن ربّان السفينة وحده هو الذى يُساءل، فى حين ان هناك جهات أخرى عديدة يجب أن تكون محل المساءلة. ويجب أن يكون من الممكن فى القرن الواحد وعشرين تصميم سفن ونُظم تمنع الزيوت من الخروج إلى مياه البحر، كما يجب ألاّ يكون للمستأجرين للسفن الحق القانونى في أن تكون جميع صهاريج السفينة فارغة عند وصولها ميناء الشحن، أو أن يتدخّلوا فى الأمور الفنية لتشغيل السفن المستأجرة بمعرفتهم، وكما أن الموانى التى لا توجد بها وسائل كافية لإستقبال النفايات ومياه الصابورة من السفن يجب الإعلان عن أنها موانى غير لائقة للإستخدام .

هذا هو موقف التلّوث الناتج عن التشغيل العادى للسفن، الذى يمكن نظرياً أن يقلّ بالتشريعات وبتنظيم الذات. لكن ماذا عن التلّوث الذى ينتج نتيجة حوادث؟ إن الحوادث تقع وهى العامل الداعى للتغيير. وهذا ما ظل يحدث فى صناعة النقل البحرى منذ زمن بعيد. والذين يدرسون الكوارث البحرية يعلمون أن كثيراً من الحوادث البحرية قد أدّت إلى تسّرب كميات كبيرة من الزيوت فى البحار. إلاّ أن كميات الزيوت التى تسّربت إلى البحر خلال العشرين عام الماضية قد قلّت عما سبق. ولا تلاقى صناعة النقل البحرى الثناء الكافى على هذا التحسين، ولازالت الشعوب تنتقد قدرة الصناعة على منع تلويث البحار بالزيوت. وإبتعدت صناعة النقل البحرى عن الأخبار العالمية إلا عند وقوع حوادث للسفن بالإصطدام أو الجنوح وينتج عنها تلويث للبحار والإضرار بالأحياء المائية. ويبدو أن الشعوب تعطى أهمية أكبر لحياة الأحياء المائية عن حياة العاملين فى البحر من البشر عند وقوع حوادث بحرية. ولاشك أن الأحياء المائية مهمة ولكن الإنسان هو الذى يسبب الضرر لها. إلا أن الضرر الذى يصيب الآدميين يُعتبر أقل أهمية فى نظر الشعوب. وكان يجب أن يلاقى العاملون فى البحر أهمية أكبر من قبل الشعوب. فالعاملون فى البحر يعيشون فى البيئة البحرية وأنهم يبذلون جهدهم للمحافظة عليها، وهم يقدّمون كل ما فى وسعهم لتنفيذ التشريعات التى تمنع تلويث البيئة تجنّباً للمساءلة. ولكن الحوادث تقع رغم حرصهم وبعدها يتعّرضون للمساءلة والعقاب ويُعتبرون مجرمين.

ويعتقد البعض أنه يجب أن يكون هناك تركيز على اللوم والمؤاخذة، ولا يهتمون بتجهيز النُّظم والأجهزة والإجراءات التى تحمى البيئة كما تحمى العاملين فى البحر من نتائج سوء إستخدام تلك الأجهزة أو تلفها بما يؤدى غضباً إلى تسّرب الزيوت إلى البحر . إن علينا تصميم وبناء سفن لا يمكنها ضخ الزيوت فى البحر إذا رأى مصممو السفن أن ذلك له أهمية كبرى. فهذا هو نوع التقدّم الذى نريده وهو الإهتمام بمنع وتقليل نتائج تلويث البيئة البحرية بإستخدام التقنيات الصالحة لهذا العمل.

*****



الإجتماع الخامس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانى البحرية العربية الإسكندرية ج.م.ع

أولاً : أعمال اللجنة:

عقدت اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز/ معاهد التدريب بالموانى البحرية العربية إجتماعها الخامس بمدينة الإسكندرية ج.م.ع 17 فبراير 2008، بحضور ممثلى الدول العربية التالية:

1 – المملكة الأردنية الهاشمية 2– المملكة العربية السعودية 3– الجمهورية السودانية
4 – الجمهورية العربية السورية 5– جمهورية العراق 6– دولة فلسطين 7– دولة الكويت
8 – الجمهورية اللبنانية 9– جمهورية مصر العربية

كما حضر الإجتماع ممثلى كل من :

مجلس الوحدة الإقتصادية العربية – الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى (معهد تدريب الموانئ – مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى) هيئة ميناء الإسكندرية – هيئة قناة السويس – شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع – شركة التمساح لبناء السفن .

وقد ترأس الإجتماع السيد اللواء بحرى/ عصام بدوى أمين عام أتحاد الموانئ البحرية العربية.

وقد ناقشت اللجنة المذكرات الواردة بجدول الأعمال والخاصة بالآتى:

1 – الموافقة على بنود جدول الأعمال.
2 – متابعة ما تم تنفيذه من توصيات الإجتماع الرابع للجنة
3 – قرارات مجلس إدارة الإتحاد (الإجتماع 35، الإسكندرية ، 6–8 نوفمبر 2007) فيما يخص تنمية المهارات البشرية.
4 – مقترح الخطة التدريبية لعام 2008 والموضوعة بناءً على المطالب التدريبية الواردة من الموانى العربية وإعتمادها وتوزيعها على المعاهد التدريبية بالوطن العربى وتحديد أولوياتها وتكلفتها وتواريخ تنفيذها والمسئول عن التنفيذ.
5 – مقترحات تفعيل أداء اللجنة.
6 – موعد ومكان أنعقاد الإجتماع السادس للجنة.
7 – وقد قام السيد الدكتور/ حمدى حسان – مدير معهد تدريب الموانى ومقرر اللجنة بأستعراض الموضوعات ودارت مناقشات بناءة من السادة أعضاء اللجنة الفنية.

وقد خلصت اللجنة للتوصيات التالية:

1 – تثنى اللجنة على جهود أمانة أتحاد الموانى البحرية العربية فى تفعيل أعمال اللجنة من خلال دعمها أعمال اللجنة.

2 – تم أستعراض المطالب التدريبية ومقترح خطة التدريب السنوية، تم الأتفاق على أن تقتصر خطة التدريب لعام 2008 على عقد الدورات التدريبية التالية:

أ) إدارة مكافحة التلوث البحرى – عناصر الخطة القومية لمكافحة التلوث :

تعقد فى جمهورية مصر العربية وتتولى مسئولية التخطيط لها وتحديد عدد المتدربين والبرنامج والشروط الواجب توافرها فى المتدربين والترتيبات الإدارية بالتنسيق بين أمانة الأتحاد وشركة الخدمات البيئية والبترولية (بيسكو) عضو الإتحاد.

ب) إدارة وتشغيل وتحسين الإدارة بالموانى – الإدارة الإلكترونية بالموانى:

تعقد فى معهد تدريب الموانى التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى) بالإسكندرية، جمهورية مصر العربية وبالتنسيق مع شركة الحلول المتكاملة للموانى (أعضاء الأتحاد) كما تحدد أيضاً برنامج الدورة وعدد المتدربين والشروط الواجب توافرها فى المتدربين والتكلفة .

ج) التدريب على شحن وتفريغ الحاويات وعمليات مناولة البضائع الخطرة :

تعقد كمنحة فى الأكاديمية البحرية بالدمام بالمملكة العربية السعودية وتحدد البرنامج والأعداد فى حدود الإمكانيات المتاحة للإعاشة والترتيبات الإدارية للمتدربين والشروط الواجب توافرها فيهم.

د) التدريب على أعمال القطر والإرشاد :

تتم فى ميناء الإسكندرية (عضو الإتحاد) بالتنسيق بين أمانة الأتحاد ، معهد تدريب الموانى وهيئة ميناء الإسكندرية لتحديد البرنامج وعدد المتدربين، مع إمكانية عقد برامج تدريبية عن القطر والإرشاد فى محاكى هيئة قناة السويس على أن يتم تنسيق ذلك بين أمانة الاتحاد وهيئة قناة السويس كجزء مكمل لبرنامج التدريب.

3 – تتولى أمانة الاتحاد مخاطبة والتنسيق مع الجهات المعنية بالخطة حتى يتم النهو من وضع المخططات التدريبية والبرنامج وتحديد موعد بدء الدورات ومدتها وعدد المتدربين والشروط الواجب توافرها فى المتدربين لكل دورة تدريبية كذا الترتيبات الإدارية والإعاشة قبل 2008/3/15 للنشر على السادة الأعضاء.

4 – قيام الموانى الأعضاء بإرسال متطلباتهم التدريبية لعام 2009 إلى أمانة أتحاد الموانى البحرية العربية وقبل إجتماع اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية القادم حتى يمكن للجنة إعداد الخطط التدريبية لعام 2009.

5 – وافق الحاضرون على عقد الإجتماع السادس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانى البحرية العربية خلال شهر أكتوبر 2008 بجمهورية مصر العربية(دولة المقر) ما لم تعرض أى دولة أخرى أستضافة الإجتماع وقبل الإجتماع (37) لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية.



اللواء / عصام بدوى
أمين عام إتحاد الموانئ البحرية العربية

6 – ضرورة عرض هذه التوصيات على الإجتماع (36) لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية إبريل / مايو2008 .

كما أتفق الحاضرون على قيام أمانة أتحاد الموانى البحرية العربية بإتخاذ الخطوات التنفيذية اللازمة لتنفيذ هذه التوصيات وإعداد المكاتبات لجهات الإختصاص ورفع هذه التوصيات لإجتماع (36) لمجلس إدارة الإتحاد.

خدمة جديدة من شركة جلوبال لوجيستيكس المصرية

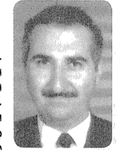
فى لقاء مع السيد اللواء بحرى/محمود حاتم القاضى رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادمار صرح بأن شركة جلوبال لوجيستيكس المصرية للنقل الدولى متعدد الوسائط احدى شركات المجموعة بدأت فى تشغيل ساحاتها خارج ميناء دمياط والملاصقة للبوابة الرئيسية فى إستقبال الحاويات الفارغة والبضائع مع أمكانية القيام بعمليات نقل الفوارغ وتقديم كشوف الإستخلاص.

اللواء بحرى
محمود حاتم القاضى

وقد أضاف المهندس/ مدحت القاضى نائب رئيس مجلس الإدارة أن هذا بمثابة المرحلة الأولى لتوسعات الشركة فى إطار تقديم الخدمة اللوجيستية المتكاملة، كما أن هذه الساحة ستساعد فى زيادة حجم الصادر مع تقليل النفقات الخاصة بها نظراً للاصقتها للميناء مع توافر كافة التسهيلات بها من وسائل الإتصال. وقد بدأت الشركة فى أعمال النقل البرى بالتريلات المملوكة لها والتى تستكمل بها تقديم الخدمات اللوجيستية المتكاملة.

E-mail: lawayer_anbar@yahoo.com

الجزء الثانى



حماية المنافسة أم حماية الإحتكار

عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا وعضو إتحاد المحامين العرب

حاولنا أن نلقى الضوء على جهاز حماية المنافسة وإنتقدنا تواجد هذا الكم الذاخر من أعضاء مجلس الإدارة مما يعوق الممارسة السريعة لوضع يدها على حقيقة المنشأة موضوع الشكوى، ورأينا أنه لابد من رسم حدود بين المجاملة لأعضاء نرى بحكم صدور القانون خصوم لابد من تحيدهم وبين دخولهم فى معترك رسم سياسة الجهاز وتحيد دورة فى تعقب من هم فى الأصل أعضاء فى تلك حقيقة غابت عن المشرع فى المادة 5/12 من القانون لابد من إعادة النظر فيها، وكان لابد من إستقلال مالى للجهاز والتفريغ للمدير التنفيذى للجهاز، على أن مجلس الإدارة هو الذى يضع اللوائح المتعلقة بتنظيم العمل والشئون المالية والإدارية للعاملين دون التقيد بالقواعد والنظم المقررة للعاملين المدنيين بالدولة وتصدر بقرار من الوزير المختص، فإن مجلس الإدارة كما نرى له اليد الطولى قانونا فى تيسير او عرقلة العمل الوظيفى.

ومن الطبيعى أن يعطى القانون الحق لأى شخص إبلاغ الجهاز بأية مخالفة تقع لاحكام هذا القانون، ولكن السؤال كيف رأى القانون العلاج، رأينا لأول مرة يعطى القانون الفرصة للمخالف بتوفيق أوضاعه والعودة إلى الطريق الصحيح والممارسة الإقتصادية السليمة دون رد الفعل العنيف الذى كان يتبناه المشرع من سجن أو حبس وتشديد مبالغ فيه تذكرنا بسياسة التدابير الأحترازية فى السياسية العقابية الحديثة فنصت المادة 20 على أن على الجهاز عند ثبوت مخالفة أحد الأحكام الواردة بالمواد 8.7.6 من هذا القانون تكليف المخالف تعديل أوضاعة وإزالة المخالفة فوراً أو خلال فترة زمنية يحددها مجلس إدارة الجهاز؟! وألا وقع الاتفاق أو التعاقد المخالف للمادتين (7.6) من هذا القانون باطلا.

وللمجلس أن يصدر قراراً بوقف الممارسات المحظورة فوراً أو بعد إنقضاء الفترة الزمنية المشار اليها دون تعديل الأوضاع وإزالة المخالفة وذلك كله دون الإخلال بإحكام المسئولية الناشئة عن هذه المخالفات.

وقد تناولت المادة 6 حظر الإتفاق أو التعاقد بين أشخاص متنافسة فى أية سوق معنية إذا كان من شأنه إحداث أى مما يأتى .. رفع أو خفض أو تثبيت أسعار بيع أو شراء للمنتجات محل التعامل .. إقتسام أسواق المنتجات أو تخصيص المناطق الجغرافية أو مراكز التوزيع أو نوعية العملاء .. التنسيق فيما يتعلق بالتقدم أو الإمتناع عن الدخول فى المناقصات أو المزايدات والممارسات وسائر عروض التوريد .. تقييد عمليات التصنيع أو التوزيع أو التسويق أو الحد من توزيع الخدمات أو نعها أو حجمها.

كما تناولت المادة 7 بحظر الإتفاق أو التعاقد بين الشخص وأى من مورديه أو من عملائه إذا كان من شأنه الحد من المنافسة . كما حظرت المادة 8 من تكون له السيطرة على سوق تؤدى إلى عدم التصنيع أو الإنتاج أو التوزيع أو الأمتناع عن إبرام صفقات بيع أو شراء منتج من أى شخص أوقف التعامل معه يؤدى إلى الحد من حريته فى الدخول فى الأسواق أو إلزام المورد بعدم العمل مع منافس أو مع منتج أقل من الحديه التكلفة أو التميز بين بائعين أو مشترين تتشابه مراكزهم التجارية فى أسعار البيع أو الشراء أو فى شروط التعامل.

أياما كان الأمر فى تحديد المادة التى تسمح بمعاقبة البائع فى حالة التعاقد بما يؤدى بممارسات إحتكارية فى الأسواق فأن أحكام هذا القانون لا تسرى على المرافق العامة التى تديرها الدولة بشرط أن يخرج الجهاز بناء على طلب ذوى الشأن وموافقة الجهاز على ذلك (المادة 9) وقد سبق أن أوضحنا السوق المعنى فى اللقاء السابق على أن يجتمع المجلس كل شهر وكلما دعت الحاجة إلى الإنعقاد بحضور عشرة أشخاص تصدر القرارات بالأغلبية. وغير مرغوب فى قيام العاملين على إفشاء أسرار الجهاز أو معلومات متعلقة بالحالات الخاصة بتطبيق أحكام القانون، كما حظر على العاملين بالجهاز القيام بأى عمل لمدة عامين من تاريخ تركهم للخدمة ويترتب على المخالفة غرامة لا تقل عن عشرة الألف ولا تجاوز خمسين ألف جنيه، ومن ثم فأن نطاق المخالفة تكمن فى مخالفة أحد العاملين طبقاً لما جاء بالمادة 25 بمعاقبة المسئول على الإدارة الفعلية للشخص الإعتبارى المخالف بذات العقوبات المقررة على الأفعال التى ترتكب بالمخالف لأحكام هذا القانون اذا ثبت علمه وكان الإخلال بالواجبات التى تفرض عليه تلك الإدارة قد أسهم فى وقع الجريمة وهنا يتناول الجرائم المعاقب عليها ليس للإفشاء السر وإنما يتناول الجرائم القانونية طبقاً لأحكام هذا القانون ولم يقتصر الأمر على ذلك بل جعل الشخص الإعتبارى مسئول بالتضامن وهنا تضامن مفروض قانوناً عن الوفاء بما يحكم به عن عقوبات مالية وتعويضات إذا كانت المخالفة قد ارتكبت من أحد العاملين به بأسم الشخص الإعتبارى أو لصالحه.

والسؤال الذى يطرح ما هى الإجراءات القانونية التى يتم إتخاذها من قبل الجهاز ودورة فى رفع الدعوى الجنائية وهو ما سوف نطرحه خلال الحلقة القادمة أن شاء الله .

أخبار القنال

4600 مليون دولار جملة إيرادات قناة السويس خلال عام 2007 بزيادة 20.5% عن عام 2006

الفريق فاضل يعلن خلال المؤتمر العالمى

عن زيادة رسوم العبور بالقناة بمتوسط 7.1% لجميع السفن والناقلات

أعلن الفريق الفريق/ أحمد على فاضل - رئيس هيئة قناة السويس خلال المؤتمر العالمى لإعلان الرسوم .. والذى عقد يوم الأحد 30 ديسمبر 2007 أن عام 2007 قد شهد زيادات فى أعداد السفن العابرة وحمولاتها وكذلك بالنسبة للإيرادات مقارنة بعام 2006 وذلك على النحو التالى:

1 - بالنسبة لأعداد السفن العابرة :

فى عام 2007 بلغ إجمالى أعداد السفن العابرة 20410 سفينة بزيادة قدرها 9.4% عما كانت عليه عام 2006.

وبذلك يصل المتوسط اليومى لأعداد السفن العابرة خلال عام 2007 إلى 55.9 سفينة يومياً، بالمقارنة بـ 51.1 سفينة يوميا فى عام 2006.

2 - بالنسبة لحمولات السفن العابرة:

فى عام 2007 بلغ إجمالى الحمولات الصافية العابرة حوالى 848 مليون طن بزيادة قدرها 14.1% عما كانت عليه خلال عام 2006.

وبذلك يصل متوسط الحمولة إلى 41500 طن صافى خلال عام 2007، بالمقارنة بـ39800 طن صافى خلال عام 2006، وهو إستمرار للإتجاه المستمر للإستفادة من إقتصاديات الحجم لخفض تكلفة نقل الطن.

3 - بالنسبة لكميات البضائع العابرة:

فى عام 2007 بلغ إجمالى كميات البضائع العابرة حوالى 709 مليون طن بزيادة قدرها 12.7% عما كان عليه عام 2006، وبذلك أصبحت القناة تساهم فى نقل حوالى 9.8% من إجمالى التجارة العالمية المنقولة بحراً والمتوقع أن تبلغ 725 مليون طن عام 2008.

4 - بالنسبة للإيرادات المحققة:

مع نهاية عام 2007 يبلغ إجمالى الإيرادات المحققة من عبور السفن حوالى 4600 مليون دولار، بزيادة قدرها 20.5% عما كان عليه خلال عام 2006.

- 56% من هذه الإيرادات تحققت من سفن الحاويات.
- 15% من ناقلات البترول الخاوم ومنتجاته.
- 8% من حاملات السيارات.
- 14% من سفن البضائع الصب.
- 7% من الأنواع الأخرى من السفن.

- ومن أهم أسباب الزيادات الكبيرة التى تحققت فى كل من أعداد وحمولات السفن العابرة وفى إيرادات قناة السويس قال سيادته:

* إرتفاع معدلات نمو الإقتصاد العالمى ككل بصفة عامة ووصولها إلى حوالى 5.0% فى عام 2007، وبصفة خاصة فى الصين وفى الهند، والتى وصلت فيهما معدلات النمو الإقتصادى إلى معدلات قياسية وصلت إلى 10% فى الصين و9% فى الهند.

هذا الأمر ساهم بدرجة كبيرة فى إنتعاش وإزدهار حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً وفى زيادة حجم العابر منها لقناة السويس.

* إرتفاع أسعار الوقود وأسعار تأجير السفن، الأمر الذى أدى إلى أرتفاع تكاليف التشغيل اليومية مما ساهم بدرجة كبيرة فى إرتفاع قيمة الوفورات التى تحققها قناة السويس لملاك السفن ومشغليها ، وزيادة الميزة التنافسية لقناة السويس أمام بدائل النقل الأخرى.

* مشروعات تطوير وتعميق المجرى الملاحى لقناة السويس والتى تمت على مدار السنوات السابقة، والتى وصلت بالغاطس المسموح به إلى 62 قدم فى عام 2001، هذه المشروعات مكنت القناة من إستيعاب حركة التجارة المتنامية وعلى الأخص تجارة البترول الخام ومنتجاته والبضائع الصب والبضائع المحواه.

ومن المتوقع إستكمال مرحلة التطوير لزيادة الغاطس إلى 66 قدم فى عام 2008 وبذلك تصبح قناة السويس قادرة على إستيعاب 60% من ناقلات البترول، 99% من ناقلات البضائع الصب الجاف و100 % من باقى أنواع السفن.

تحليل تجارة مصر الخارجية

الجزء الأخير

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



فى الجزء الأول إستعرضنا الميزان السلعى للبترول وتبين أنه حقق فائضاً فى عام 2007/2006 قدره 5980.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 351.8% عن عام 2005/2004، كما إستعرضنا الميزان السلعى للقطن ومنتجاته والمواد النسيجية الأخرى وتبين أن هذه المجموعة حققت فائضاً بلغ 65.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 82.5% عن عام 2005/2004 حيث تحول الفائض الذى تحقق فى غزل القطن عام 2004/ 2005 إلى عجز قدره 18.9 مليون دولار فى عام 2007/2006 وكذلك فى القطن الخام الذى تحول الفائض منه فى عام 2005/2004 وقدره 68.5 مليون دولار إلى عجز قدره 7.8مليون دولار، ومما يجدر ذكره فإن هذه المجموعة السلعية (بالرغم من إنخفاض الفائض بها) إلا أن هذه المجموعة السلعية هى المجموعة الوحيدة التى تحقق فائضاً بخلاف البترول ونعرض فيما يلى الموازين لباقى المجموعات .

• الميزان السلعى للمواد الغذائية:

أرتفع العجز فى هذه المجموعة من 1189.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 1233.4 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 3.7% ثم أستمر العجز فى الأرتفاع ليصل فى عام 2007/2006 إلى 1752.2 مليون وبنسبة زيادة قدرها 42.1% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 47.4 عن عام 2005/2004 .

ولقد إرتفعت الواردات من هذه المجموعة من 1658.2 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 2365.6 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 42.7% بينما إرتفعت الصادرات من هذه المجموعة من 469.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 613.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 30.8% .

وأهم سلع هذه المجموعة قد حقق عجزاً قدره 1237.7 مليون دولار فى عام 2005/2004 إنخفض فى عام 2006/2005 إلى 1224 مليون جنية بنسبة خفض قدرها 1.1% ثم إرتفع العجز حيث بلغ فى 2007/2006 1778.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 45.3% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 43.7% عن عام 2005/2004 والجدول التالى يوضح العجز (أو الفائض) والأهمية النسبية لسلع تلك المجموعة (مليون دولار)

بيان	2007/2006 (1) قيمة	%	2006/2005 (2) قيمة	%	2005/2004 (3) قيمة	%	% (2)	(1) : (3)
لحوم ومحضراتها	(414.4)	(23.3)	(237.9)	(19.4)	(190.9)	(15.4)	174.2	217.1
أسماك ومحضراتها	(147.6)	(8.3)	(96.1)	(7.8)	(93.7)	(7.6)	153.5	157.5
أبيان ومنتجاتها وبيض	(147.9)	(8.3)	(85.5)	(7)	(89.2)	(7.2)	173	165.8
فواكه وأثمار	41.4	2.3	40.4	3.3	25.8	2.1	102.5	160.5
شاى	(94)	(5.3)	(85.2)	(7)	(93.2)	(7.5)	110.3	100.9
شحوم ودهون وزيوت حيوانية ومنتجاتها	(767.4)	(43.1)	(519.8)	(42.5)	(515.7)	(41.7)	147.6	148.8
سكر خام ومصنوعات سكرية	(40.8)	(2.3)	(90.8)	(7.4)	(88.8)	(7.2)	44.9	45.9
تبغ	(207.4)	(11.7)	(149.1)	(12.2)	(192)	(15.5)	139.1	108
	41.4	2.3	40.4	3.3	25.8	2.1	102.5	160.5
إجمالى	(1819.5)	102.3	(1264.4)	(103.3)	(1263.5)	(102.1)	143.9	144
	(1778.1)	100	(1224)	100	(1237.7)	100	145.3	143.7

من الجدول السابق يتبين أن العجز لسلع هذه المجموعة قد أرتفع فيما بين عامى 2004/ 2005 لجميع سلع المجموعة بنسبة زيادة تراوحت بين 117.1% فى اللحوم ومحضراتها 0.9 % فى الشاى فيما عدا السكر الخام ومصنوعات سكرية حيث إنخفض العجز فى عام 2007/2006 مقارناً بعام 2005/2004 بنسبة بلغت 54.1%. ولقد بلغ العجز فى الأسماك ومحضراتها 147.6 مليون دولار بنسبة زيادة بلغت 57.5% عن عام 2004/ 2005.

يستأثر الشحوم والدهون والزيوت الحيوانية ومنتجاتها بنسبة 43.1% من إجمالى العجز فى هذه السلع عام 2007/2006 مقارنة بنسبة 41.7% فى عام 2005/2004 يليها فى الأهمية النسبية اللحوم ومحضراتها حيث تبلغ نسبتها 23.3% فى عام 2007/2006 مقارناً بنسبة قدرها 15.4% فى عام 2005/2004 .

ومن اللافت للنظر أن ترتفع الواردات من الأسماك من 98.3 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 155.5 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 58.2% بالرغم من السواحل الممتدة على البحر المتوسط أو الأحمر ونهر النيل وفروعه وبحيرة السد العالى فلماذا لا يتم تنمية الثروة السمكية حتى لا يتم الإعتماد على الإستيراد وإهدار الموارد.

وكذلك الأمر بالنسبة للزيوت والدهون والزيوت الحيوانية ومنتجاتها لماذا لا يتم التوسع فى زراعة البذور الزيتية أو إستيرادها لتصنيعها وإستخراج الزيوت والإستفادة من المخلفات فى إنتاج العلف حيث يتوفر لدينا الطاقات اللازمة لإستخراج الزيوت.

أما عن السكر الخام والمصنوعات السكرية فقد إنخفض العجز بها من 88.8 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 40.8 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 54.1% حيث إنخفضت الواردات من 143.6 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 132.9 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 7.4% وهو إتجاه محمود نرجو أن يستمر حيث أنه قد تم التوسع فى صناعة السكر وتكريره بإضافة شركتين لإنتاج السكر من البنجر فى النوبارية هذا فضلاً عن شركة تكرير السكر فى ميناء السخنة ميناء القرن.

• الميزان السلعى للحبوب:

بلغ العجز فى هذه المجموعة السلعية فى عام 2005/2004 1439.3 مليون دولار حيث بلغت الواردات 1762.3مليون دولار والصادرات 323 مليون دولار وفى عام 2006/2005 إنخفض العجز إلى 1130.5 مليون دولار حيث إنخفضت الواردات إلى 1391.2 مليون دولار والصادرات 260.7 مليون دولار وبلغت نسبة الخفض 21.5% ويرجع ذلك إلى إنخفاض الواردات من القمح من 1107.1 مليون دولار إلى 880.1 مليون ولار بنسبة خفض قدرها 20.5% . ثم إرتفع العجز فى عام 2007/2006 إلى 1456.6 مليون دولار وبنسبة زيادة قدرها 28.8% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 1.2% عن عام 2005/2004 حيث إرتفع الوارد من القمح إلى 1046.6 مليون دولار وإنخفضت الصادرات منه إلى 10 مليون دولار وبلغت نسبة الزيادة عن العام السابق 18.9%.

والجدول التالى يوضح الفائض أو العجز لأهم سلع هذه المجموعة

بيان	2007/2006 (1) قيمة	%	2006/2005 (2) قيمة	%	2005/2004 (3) قيمة	%	% (2)	(3)
قمح	(1036.6)	(74.2)	(880.1)	(76.6)	(1107.1)	(72.1)	117.8	93.6
ذرة	(504.1)	(36.1)	(350.6)	(30.5)	(424.5)	(27.7)	143.8	118.8
أرز	110.1	7.9	133.9	11.7	138.3	9	82.2	79.6
حبوب وأثمار زيتية ونباتات للصناعة	33.3	2.4	(52.6)	(4.6)	(141.1)	(9.2)	(63.3)	(23.6)
	(1540.7)	110.3	(1283.3)	(111.7)	(1672.7)	(109.0)	120.1	92.1
جملة	143.4	10.3	133.9	11.7	138.3	9	107.1	203.7
	(1397.3)	100	(1149.4)	100	(1534.4)	100	121.6	91.1

(الصادرات والواردات)

من الجدول السابق يتبين أن السلعة الوحيدة التى إستمرت تحقق فائضاً هى الأرز حيث إنخفض الفائض منها من 138.3 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 133.9 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 3.2% وإستمر إنخفاض الفائض ليصل فى عام 2007/2006 إلى 110.1 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 17.8 % عن العام السابق وبنسبة خفض قدرها 20.4% عن عام 2005/2004 ولقد إرتفعت الأهمية النسبيه للعجز القمح والذرة من 99.8% من إجمالى عجز أهم السلع فى عام 2005/2004 إلى 107.1 % فى عام 2006/2005 ثم أنفقت 110.3% من إجمالى عجز أهم السلع ولقد تحول العجز فى الحبوب والأثمار الزيتية ونباتات للصناعة من 141.1مليون دولار فى عام 2005/2004 بنسبة 9.2% من إجمالى عجز هذه السلع إلى 52.6 مليون دولار بنسبة 4.6% فى عام 2006/2005 إلى فائض قدره 33.3 مليون دولار فى عام 2007/2006 حيث إنخفضت الواردات منها فى عام 2005/2004 من 162.1 مليون دولار إلى 75.7 مليون دولار فى عام2007/2006 بينما إرتفعت صادراتها من 21مليون دولار إلى 109 مليون دولار وهو اتجاه محمود نرجو أن يستمر.

الميزان السلعى للآلات والأجهزة والمعدات الكهربائية وأجزاؤها:

حقق الميزان السلعى لهذه المجموعة عجزاً قدرة 1289.3 مليون دولار فى عام 2004/ 2005 إرتفع فى عام 2006/2005 إلى 1348.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 4.6% ثم إرتفع فى عام 2007/2006 إلى 1684.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 24.9% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 30.7% عن عام 2005/2004 حيث إرتفعت الصادرات من 272.5 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى635.1 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 133.1% فى حين أن الواردات إرتفعت من 1561.8 مليون دولار إلى 2319.7 مليون دولار فى نفس الفترة بنسبة زيادة قدرها 48.5% ويوضح الجدول التالى الفائض أو العجز للسلع الوارد بيانها والأهمية النسبية لكل منها :

بيان	(1) قيمة	%	(2) قيمة	%	(3) قيمة	%	(2):(1)	(3):(1)
محركات ومولدات كهربائية ومحولات وأجزاؤها	(209.1)	(24.8)	(133.8)	(19.9)	(46)	(7.7)	156.3	454.6
أجهزة آلية ذات محرك كهربائى للإستعمال المنزلى	(139.1)	(16.5)	(85)	(12.6)	(225.2)	(37.9)	163.6	61.8
آلات تكييف هواء	(61.2)	(7.2)	(51.6)	(7.7)	(19.2)	(3.2)	118.6	318.8
ثلاجات ومجمدات كهربائية للإستعمال المنزلى	57.4	6.8	(72.2)	(10.7)	(43.8)	(7.4)	(79.5)	(131)
تليفزيونات وأجهزة إرسال وإستقبال ؟؟	(219.1)	(26)	(181.1)	(26.9)	(149.2)	(25.1)	121	146.8
أجهزة حاسب آلى وبرامجها	(272.3)	(32.3)	(150)	(22.2)	(110.9)	(18.7)	181.5	245.5
إجمالى	(900.8) 57.4 (843.4)	(106.8) 6.8 100	(673.7)	100	(594.3)	100	125.2	141.9

ولقد بلغ العجز فى السلع الوارد ذكرها فى عام 2005/2004 594.3 مليون دولار بنسبة 46.1 % من إجمالى عجز المجموعة وارتفع عجز هذه السلع إلى 673.7 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة 49.9 % من إجمالى السلع ثم إرتفع العجز إلى 834.4 مليون دولار بنسبة 50.1 % من الإجمالى.

ولقد بلغ العجز فى أجهزة الحاسب الآلى وبرامجها 272.3 مليون دولار فى عام 2006/ 2007 بنسبة زيادة قدرها 145.5% عن عام 2005/2004 وإرتفعت الأهمية النسبية لها من 18.7 % فى عام 2005/2004 إلى 32.3% فى عام 2007/2006. كما إرتفع العجز فى التليفزيونات وأجهزة الإرسال والإستقبال إلى 219.1 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 46.8 % عن عام 2005/2004 وإرتفعت أهميتها النسبية من 25.1% فى عام 2005/2004 إلى 26%فى عام 2007/2006 . أما عن المحركات والمحولات والمولدات الكهربائية وأجزاؤها فقد إرتفع عجزها إلى 209.1 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة وزيادة قدرها 354.6% عن عام 2005/2004 وإرتفعت أهميتها النسبية من 7.7 % فى عام 2005/2004 إلى 24.8% فى عام 2007/2006 .

ومما سبق يتبين أن معظم السلع الواردة بهذه المجموعة هى سلع إستهلاكية معمرة بإستثناء المحركات والمحولات ويلزم ترشيد الواردات منها حيث أن معظمها له بديل من الإنتاج المحلى.

الميزان السلعى للمركبات والعربات ووسائل النقل الأخرى:

إرتفع عجز هذه المجموعة من 634.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 1487.5 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 134.6% ثم إرتفع العجز إلى 1700.2 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 134.6 عن عام 2005/2004 حيث إنخفضت الصادرات من 379.8 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 371.5 فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 2.2% فى حين إرتفعت الواردات من 1013.9 إلى 2071.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 104.3%.

ولقد إرتفع العجز فى سيارات ومركبات لنقل الأشخاص والبضائع من 34.5 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 569.3 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 1550.1% كما إرتفع العجز فى أجزاء ولوازم وبطاريات السيارات وقطع غيارها من 382.9 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 732.9 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 91.4% .

الميزان السلعى للمعادن العادية ومنتجاتها:

إرتفع العجز فى هذه المجموعة من 275.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 751.4 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 173.1% ثم إرتفع فى عام 2006/ 2007 إلى 968.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.9% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 251.9% عن عام 2005/2004.

ومن أهم سلع هذه المجموعة ما يلى: -

1 - ألومنيوم خام ومصنوعاته:

وهى الوحيدة التى حققت فائضاً حيث بلغ الفائض فى عام 2005/2004 139.9 مليون دولار حيث تم تصدير 302.9 مليون دولار وتم إستيراد 163 مليون دولار وأرتفع الفائض فى عام 2005/ 2006 إلى 177.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 26.7% حيث تم تصدير 329.2 مليون دولار وتم إستيراد 152 مليون دولار وفى عام 2007/2006 إنخفض الفائض إلى 33.4 مليون دولار بنسبة خفض بلغت 81.2% عن العام السابق وبنسبة خفض قدرها 76.1% عن عام 2005/2004 حيث تم تصدير 458.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 51.4% عن عام 2005/2004 ولكن الواردات أرتفعت أيضاً إلى 425.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 160.9% عن عام 2005/2004 فهل أرتفعت أسعار الخام الذى يتم إستيراده وإذا كان ذلك كذلك فلماذا لم يتم أرتفاع أسعار الصادرات من المصنوعات الألومنيوم بنفس الدرجة لنحافظ على ما يحققه هذه السلعة من فائض.

2 - نحاس خام ومصنوعاته:

أرتفع العجز بها من 40.9 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 75.8 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 85.3% ثم أرتفع العجز إلى 277.5 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 266.1% عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 578.5% عن عام 2005/2004 .

3 - حديد خام وحديد صلب ومصنوعاتهما :-

أرتفع العجز بها من 293.3 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 672.4 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 129.3 % حيث أرتفعت الصادرات من 830.9 مليون دولار إلى 1516.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 82.5% فى حين أرتفعت الواردات من 1124.2 إلى 2189.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 94.7% .

مما سبق يتبين أن الميزان السلعى لأهم السلع قد حقق عجزاً قدره 5951.9 مليون دولار وفائضاً قدرة 318.9 مليون دولار وبذلك يكون صافى العجز 5633.0 مليون دولار وحقق البترول فائضاً قدرة 1323.7 مليون دولار فى عام 2005/2004 وفى عام 2007/2006 بلغ العجز للسلع 9294.5 مليون دولار وفائضاً بلغ 122.7 مليون دولار أى أن صافى العجز قد أرتفع إلى 9171.8 مليون دولار كما حقق البترول فائضاً قدرة 5980.1 مليون.

ماذا تعرف عن المنظمات الأهلية غير الحكومية ؟؟؟

الجزء الأول

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

يمكن تعريف المنظمات غير الحكومية بأنها هى المنظمات التطوعية التى تؤسس للمساهمة فى تنمية المجتمع وهى غير هادفة للربح وعملها يكون خيريا بعيدا عن الإعتبارات السياسية ولأنها ذات توجه تنموى فأن أعمالها تقوم على أهداف محددة تمثل أهداف مؤسسيها وهى عبارة عن مجموعات أو مؤسسات تعمل بصورة مستقلة عن الحكومة سواء بشكل كامل أو شبه كامل وتتسم أعمالها بالإنسانية والتعاونية أكثر من تميزها بسيادة القيم والأغراض التجارية والموضوعية وفى هذا الإطار يستخدم المصطلح للتعبير عن تلك المنظمات الخاصة التى تقوم بأنشطة الإغاثة الإنسانية والدفاع عن مصالح الفقراء وحماية البيئة وتحقيق التنمية الإجتماعية وغير ذلك من الأنشطة المماثلة.

وهناك عدة إعتبارات يشترط توافرها فى هذه المنظمات لإعتبارها غير حكومية أى أنها لا ترتبط هيكلياً بالحكومة ولكن هذا لا يعنى أنها منعدمة الصلة بالحكومة حيث تحصل منها على مساعدات ودعم مالى وفنى كما أنها تخضع لمراقبة الحكومة لأعمالها ومن حيث أنها لا تهدف إلى الربح بالمعنى العام ألا أنه يسمح لها بتملك العقارات وممارسة بعض أنشطتها التى تدر عليها الدخل الذى يستخدم فى قيامها بأغراضها المختلفة حيث يحافظ على بقائها وإستمراريتها.

كما أنها تمول من الهبات والمنح والأوقاف التى توقف لها لخدمة الأغراض التى أنشئت من أجلها ويكون لها هيكل رسمى يتسم بالدوام إلى حد ما وذلك للتمييز بينها وبين منظمات القطاع غير الرسمى وهى تتمتع بإدارة ذاتية أى تحكم نفسها بنفسها كما أنها قائمة على التطوع والإنجاز الشخصى سواء فى تأسيسها أو فى أنشطتها كما أنه محظور عليها الأشتغال بالسياسة كما لا يسمح لها أن يكون فيها من يعمل من أجل مصلحة ذاتية أو شخصية والمنظمات غير الحكومية تمثل مجموعة من المنظمات المتنوعة وذات المهام المختلفة التى تقع بين السوق والدولة فهى ليست وكالات حكومية كما أنها ليست شركات تسعى للربح.

وما يميز هذه المنظمات هو الأنفصال عن الحكومة حيث يكون لها إجراءاتها وعملياتها الخاصة وأسلوبها فى الإدارة وتقدير الأمور – ورغم أنها قد تقوم على تحقيق أغراض عامة إلى جانب تراجع مبادئ التجارة والسعى للربح فى أنشطتها إلا أن ما قد تحققه فعلياً من أرباح تعود من جديد للإستثمار فى الصرف على أغراض المنظمة.

والمنظمات غير الحكومية تجسد نوعاً من القطاع المجتمعى فى مجتمعاتنا الحديثة وتقع هذه المنظمات بين القطاعين العام والخاص وتعد بمثابة منظمات ربط أو وصل بين مكونات المجتمع حيث تربط بين ثلاثة عناصر هى:

1 – الدولة
2 – السوق
3 – الأفراد

ويمكن القول أن المنظمات غير الحكومية تؤدى وظائف متشابهة حيث تناصر الفقراء والمهمشين وتسعى للتغيير الإجتماعى كما توفر الخدمات الإجتماعية بل وتشارك هذه المنظمات مشاركة واضحة فى عملية التنمية المجتمعية الشاملة وتمثل الإدارة الرئيسية لتوزيع ونشر الرفاهية الإجتماعية ولذلك فمعظم الدول الآخذة النمو تسعى لإفساح المجال أمام تلك المنظمات للمشاركة بفاعلية فى عملية التنمية ويعتبر التطوع والإنجاز الشخصى السمة الأولى التى تميز المنظمات غير الحكومية عن غيرها من المنظمات الأخرى فى حين تعد السمة الثانية لكونها ليست بديلاً عن الحكومة فالأفراد لهم مطلق الحرية فى التجمع وتكوين منظمات يمكنها من خلال الضغط توسيع نطاق مسئوليات الحكومة وخلق جدول أعمال عام.

أما السمة الثالثة فتتمثل فى أن المنظمات غير الحكومية يمكن إعتبارها منظمات عامة بمعنى أنها تقدم خدماتها لعموم الناس وتساهم فى إشباع الإحتياجات المجتمعية الملحة التى تعجز الحكومة عن الوفاء بها ولكنها تختلف عن الحكومة فى كونها لا تتمتع بسلطة القهر والإلزام ولا تطبق مبدأ المساواة الصارمة كما هو الحال بالنسبة للحكومة فى ذات الوقت تعد هذه المنظمات أيضاً منظمات خاصة من حيث الإنشاء فالأفراد هم الذين يقومون بتأسيسها كما أنها تدار بنفس أساليب أدارة القطاع الخاص من حيث التشغيل لكنها تختلف عن المنظمات الخاصة فى كونها لا تهدف إلى الربح بمعنى الواسع كما أن القائمين على إداراتها ليس لهم الحق فى الحصول على نصيب من الأرباح التى تحققها فيما يعرف بمبدأ "لا توزيعية للأرباح" وأخيراً فأنها أكثر وعياً بقيمة المال وإنجازاتها أكثر أرتباطاً بالمجتمع من تلك المنظمات الخاصة والخلاصة أن المنظمات غير الحكومية هى فى حقيقة الأمر منظمات عامة خاصة .

وتختلف أشكال المنظمات غير الحكومية وإحجامها وفقاً للرسالة التى تقوم بها ألا أن السمة الأهم فى أن نمط الإدارة لتلك المنظمات يبتعد عن التقليدية بشكل واضح لما تتسم به من خصوصية وفقاً لرسالتها – الأمر الذى يعكس سلسلة الإبتكارات الإدارية التى تشهدها المنظمات غير الحكومية سواء كانت كبيرة أو صغيرة.

أين تكمن مواطن القوة لدى المنظمات غير الحكومية ؟

يتفق معظم الخبراء فى هذا الصدد أن المقيمون لدور المنظمات غير الحكومية بشكل عام على أن هذه المنظمات تتمتع بقدرات خاصة تتمثل فى الآتى:

1 – الوصول إلى الفقراء والمواطنين الخارجين عن نطاق الخدمات الحكومية أو الخاصة وتعتبر هذه القدرة أحدى وظائف هذه المنظمات التى تساعد الفقراء والمهمشين.
2 – حشد الموارد المحلية وتنمية الأسر الصغيرة والجمعيات المحلية التى يمكن من خلالها للفقراء تنمية أحوالهم كذلك تعمل المنظمات غير الحكومية على تحديد الحاجات الإجتماعية والمحلية بشكل دقيق.
3 – تقديم الخدمات بتكلفة نسبية أقل وهو ما يؤكد على أن قدرة المنظمات غير الحكومية فى تعبئة الموارد وتنظيم الجهود التطوعية بقدر أكبر.
4 – إيجاد حلول مبتكرة للمشكلات غير المألوفة إلى جانب دعم البرامج الحكومية لتنمية هذه القدرات الإبداعية نتيجة صغر حجمها ومرونتها الإدارية والتحرر النسبى من القيود السياسية.

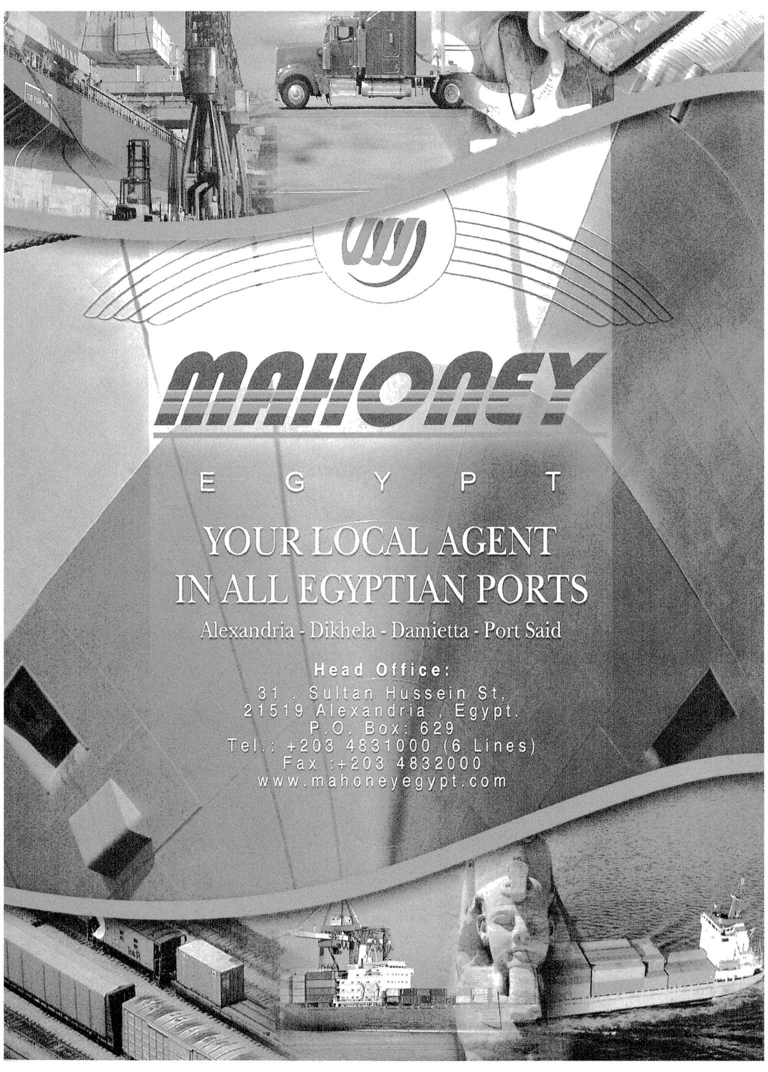
والواقع أن قوة القطاع الأهلى فى مجال التنمية تبدو واضحة فى عدد من منظماته نتيجة التنوع والقدرة المستمرة على التطوير والتغلغل وإبرام التحالفات وشبكات العمل فضلاً عن أن قيام المنظمات الغير الحكومية برقابة ومتابعة البرامج الحكومية يعد أحد جوانب قوتها فهى تجعل الحكومات أكثر إستجابة لمتطلبات الجماهير وتدفعها لإدراج مسائل وقضايا جديدة على جدول أعمالها.

والعكس أين تكمن مواضع الضعف لدى المنظمة غير الحكومية؟؟

فكثيراً ما تنتقد المنظمات غير الحكومية لتواضع قدراتها فى الآتى:

1 – المسائل الفنية للمشروعات المعقدة
2 – تطوير مشروعاتها والخروج بها إلى النطاقين الإقليمى والقومى.
3 – خلق وتنمية منظمات أصغر تكون قادرة على تطوير نفسها فى حالة إنسحاب المنظمات غير الحكومية بمواردها والعاملين فيها.
4 – ضعف المهارات الإدارية والتنظيمية.
5 – التنوع الشديد والزيادة المستمرة فى عددها – الأمر الذى يخلق مشكلات غياب المنافسة الجادة والتداخل وعدم التنسيق.
6 – تضارب الإختصاصات بين المسئول عن المتطوعين والمسئول عن الإداريين فى المنظمة.
7 – الفشل فى التعاقد مع مدير تنفيذى كفء.
8 – النقص فى [illegible]

البقية فى العدد القادم


MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 . Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

نوسكو NOSCO

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار
نوسكو

اللواء/ مازن نديم

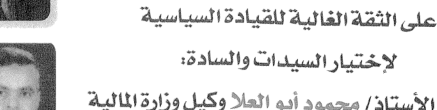
عضو مجلس الإدارة المنتدب

المهندس/ محمد مازن نديم

المدير العام

وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهانى لقيادات مصلحة الجمارك المصرية



على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لإختيار السيدات والسادة:



السيد الأستاذ/ محمود أبو العلا وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات

السيد الأستاذ/ رؤوف حسين وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع المنطقة الشمالية والغربية

السيد الأستاذ/ على عبد الحليم وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والمحمودية



السيد الأستاذ/ فؤاد الخباطى وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الدخيلة

الأستاذة جورجيت راتب وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية

السيد الأستاذ/ أبو العباس الصيفى وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الشئون الإدارية والمالية والأمن

السيد الأستاذ/ محمود سالم وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع شئون المصلحة

الأستاذة/ نادره صالح وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الإلتزام التجارى



وزارة الأستثمار

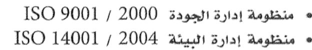
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة المستودعات المصرية العامة

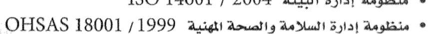
الشركة الرائدة والمتخصصة في مجال التخليص الجمركى
والنقل والتخزين بالموانى المصرية

تأسست الشركة عام ١٩٤٣

الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية



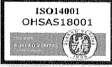
- منظومة إدارة الجودة ISO 9001 / 2000
- منظومة إدارة البيئة ISO 14001 / 2004



- منظومة إدارة السلامة والصحة المهنية OHSAS 18001 / 1999



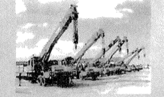




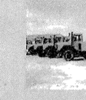


مواقع عمل الشركة

ميناء الإسكندرية – ميناء الدخيلة – ميناء دمياط – ميناء السويس والأدبية . ميناء سفاجا – مرسى نويبع – المستودع الجمركى العام بمنطقة النهضة .







أنشطة الشركة

التخزين : بأحدث الأساليب والمعدات والكوادر الفنية المتخصصة ذات الخبرة الطويلة والأداء المتميز .

النقل : أسطول من المعدات (٥٣) تريلا ، (٧٨) ونش شوكة ، ورافع ، ولوادر – قلابات – لوارى (حمولات مختلفة) .

التخليص الجمركي : جهاز متخصص في أعمال التخليص بأسعار لا تقبل المنافسة .

التبريد والتجميد: تدير الشركة ثلاجة بميناء دمياط مجهزة على أعلى مستوى بطاقة تخزينية ٢٢٠٠ طن .

المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة

- تدير الشركة مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة يتوسط المدن الصناعية والموانئ المختلفة ميناء الإسكندرية – ويقع على بعد (٣٠) كم من ميناء الاسكندرية و(٢٠) كم من ميناء الدخيلة بمساحة (٥٠) فدان (٤مخازن مسقوفة – ١٠ساحات مكشوفة – سقيفة معدنية) .
- المستودع مجهز على أعلى مستوى (لجنة جمركية متكاملة – إمكانية تجزئة الرسالة – موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن أطقم فنية مدربية – معدات لتداول كافة انواع البضائع - نقطة شرطة مستقلة) .
- المستودع مؤمن عليه تأمينا كاملا ضد مخاطر الحريق والسرقة.

هدفنا العمل لتحقيق رضا عملائنا بتقديم خدمة متميزة في أسرع وقت

المركز الرئيسي: بجوار باب ٥ جمرك- ميناء الإسكندرية برقيا : جنهوس / إسكندرية

تليفون : ٤٨٠٠٥٦٥ – ٤٨٠٢٦٠٣ – ٠٣/٤٨٠٤٦٢١ فاكس الشركة : ٠٣/٤٨١٩٥٩١ / فاكس الإدارة : ٠٣/٤٨٦٣٥٤٤

الفروع : دمياط ٠٥٧/٢٩٠٠٢٧ - سفاجا ٠٦٥/٣٢٥٦٦٢٤ – السويس ٠٦٢/٣٣٤٠١٥١ نويبع ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٣ – ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٤

المستودع الجمركى بالنهضة ٠٣/٤٧٧٠٩٣٢

Web site : www.egywarehouse.com

Email: marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg



دكتور أحمد نظيف والمهندس محمد منصور

يشهدان توقيع عقد شراكة مع موانئ دبى العالمية

شهد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء بالقرية الذكية توقيع عقد إمتياز شركة تنمية ميناء السخنة والسماح لشركة موانئ دبى العالمية للإستحواذ على الحصة الحاكمة فى شركة تنمية ميناء السخنة الحائزة على عقد إمتياز إدارة وتشغيل الحوض الأول بميناء السخنة.



وتقوم شركة موانئ دبى بضخ إستثمارات سبعة مليارات جنيه خلال الثلاث سنوات القادمة وصرح المهندس محمد لطفى منصور فى المؤتمر الصحفى الذى حضره وسلطان أحمد بن سليم رئيس شركة موانئ دبى العالمية بأن حجم الإستثمارات فى ميناء السخنة خلال الثلاث سنوات القادمة يبلغ 12 مليارات جنيه ومن المنتظر الإنتهاء من مشروعين لإنتاج الأمونيا وتداول الصب السائل والبدء فى إنشاء محطات تخصصية جديدة .. وأن شركة موانئ دبى العالمية ستقوم وحدها بإنشاء رصيف بحرى بطول 1300 متر وغاطس 16 متراً لإستيعاب 2 مليون حاوية سنوياً وإنشاء محطة للصب السائل بمساحة تخزينية 400 ألف متر مربع ومحطة للبضائع العامة برصيف 800 متر.

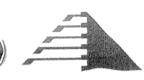
وأوضح الوزير أن ثقة القيادة السياسية ساهمت فى دفع ملف النقل إلى الأمام حيث أنه قطاع إستراتيجى يدعم المجالات المختلفة وبصفة خاصة التجارية والصناعية والسياحية والعمرانية وأنه فى ضوء التخطيط الجيد لمشروعات النقل المستقبلية فقد توقع رئيس الوزراء أن يقود هذا القطاع قاطرة التنمية ويؤدى دوراً مهما فى تنشيط الأقتصاد القومى للسنوات القادمة .

وأكد الوزير أن خطة الوزارة الخاصة بتطوير الموانئ فى مصر تقوم على إفساح المجال أمام الشركات التى لديها القدرة على التسويق للأرصفة البحرية والخدمات المتعلقة بها وجذب شركات الملاحة العالمية والتى منها شركة موانئ دبى.

وأوضح الوزير أن شركة موانئ دبى ستوفر 2700 فرصة عمل خلال ثلاث سنوات وأن العمل يتم لإعطاء الأرصفة للشركات ذات القدرة على التسويق البحرى. وأن شركة موانى دبى لها القدرة المالية والتسويقية لذلك وهو الأمر الذى يؤدى إلى تعظيم العائد المالى للدولة وهناك مخطط لإنشاء ستة أحواض فى العين السخنة حالياً فى البداية.كما



السيد اللواء بحرى/ ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة هيئة موانى البحر الاحمر والسيد الريان/ أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة يقومان بتوقيع عقد الشراكه



ميناء السخنة



7 مليارات جنيه لتطوير ميناء السخنة









سيتم إنشاء وطرح أرصفة جديدة لمستثمرين جدد وهو أضافة إستثمارية متميزة لشركات عالمية متخصصة فى النقل البحرى وإدارة الأرصفة والموانئ وأن مصر تمتلك موقعاً إستراتيجياً وعمالة مدربة وأستقراراً سياسياً وأمنياً يدعم مشاركتها فى حركة التجارة العالمية وإنشاء الأرصفة وإدارتها وتستقبل الخدمات اللوجستية والصناعات الخفيفة. قال وزير النقل :أنه تم تطوير ميناء الإسكندرية وإعادة بنائه بالكامل ونعد الآن ميناء الدخيلة وسوف يفتتحه الرئيس مبارك خلال الفترة القادمة وأن هناك عدداً من المشروعات الإستثمارية . وأن قطاع النقل البحرى شهد طفرة غير مسبوقة خلال العامين الماضيين وجذب شركات عالمية كبيرة للعمل فى الموانئ المصرية ومنها شركة دبى العالمية التى تعد أحد أكبر الشركات المتخصصة فى إدارة وتشغيل الموانئ وأعرب عن تفاؤله بهذه الشراكة التى ستساهم فى تنمية ميناء السخنة أهم الموانئ المحورية الشاملة فى البحر المتوسط وربطه بشبكة الموانئ العالمية وزيادة حجم تداول الحاويات والبضائع العامة.

وأكد سلطان أحمد بن سليم أن توقيع الإتفاقية يجسد السياسة الحكيمة بين مصر والإمارات لزيادة الروابط الإقتصادية بين البلدين بما يعكس العلاقات المتميزة بين الرئيس حسنى مبارك والشيخ خليفة بن زايد رئيس دولة الإمارات .. مشيراً إلى أن هناك فرصاً واعدة تراها شركة موانئ دبى فى أهمية ميناء السخنة حيث يوجد على شريان بحرى مهم يربط أوروبا بآسيا وبذلك له أهمية عالمية.

كما أشاد بالنمو الإقتصادى الذى تشهده مصر مؤكداً إلتزام موانئ دبى بتطوير ميناء السخنة ليرتبط مع شبكة الموانئ التى تديرها الشركة وعددها 43 ميناء موزعة بين شرق آسيا إلى أمريكا.

وقام بتوقيع العقد اللواء بحرى/ ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر والربان أسامة الشريف رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة.



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

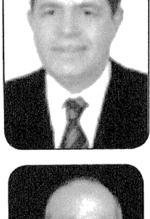
بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر

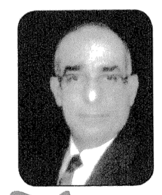


وجميع العاملين
يتقدمون بالتهنئة القلبية
للسيد اللواء بحرى

ممدوح دراز

على الثقة الغالية
التى أولتها سيادته
القيادة السياسية بتعيين سيادته
رئيساً لهيئة موانى البحر الأحمر
ويتمنون لسيادته
دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة





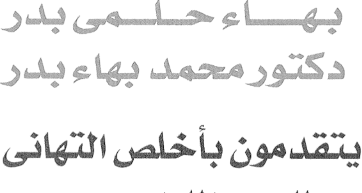
لفخامة الرئيس





EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.





بهاء حلمى بدر

دكتور محمد بهاء بدر

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

إبراهيم محمد صديق



بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيساً لمجلس إدارة

الهيئة العامة لميناء بورسعيد



ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الجوى

رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى

نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية

يتقدمون بخالص التهانى لقيادات مصلحة الجمارك المصرية

على الثقة الغالية للقيادة السياسية

لإختيار السيدات والسادة:





السيد الأستاذ/ محمود أبو العلا وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات

السيد الأستاذ/ رؤوف حسين وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع المنطقة الشمالية والغربية



السيد الأستاذ/ على عبد الحليم وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والمحمودية

السيد الأستاذ/ فؤاد الخباطى وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الدخيلة

الأستاذة جورجيت راتب وكيل وزارة المالية

رئيساً للإدارة المركزية لجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية

السيد الأستاذ/ أبو العباس الصيفى وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الشئون الإدارية والمالية والأمن

السيد الأستاذ/ محمود سالم وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع شئون المصلحة

الأستاذة/ نادره صالح وكيل وزارة المالية

رئيساً لقطاع الإلتزام التجارى

790 مليون ريال إيرادات ميناء الدمام لعام 2007



الأستاذ
نعيم بن إبراهيم النعيم

أكد الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم مدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام بالمملكة العربية السعودية أن الميناء شهد طفرة تشغيلية خلال العام الماضى 2007م لم يسبق لها مثيل من قبل ، إذ بلغ حجم المناولة خلال العام الماضى (20.943.386) طن وزنى بزيادة مقدارها (3.036.601) طن وزنى عن العام المنصرم 2006 كما بلغت الإيرادات المحققة فى الميناء خلال العام المالى .(790.811.182) ريالاً وبنسبة زيادة "16%" بلغ إجمالى المناولة الواردات "16.729.274" طناً وزنى فى حين كان عام 2006 "13.620.189"طن وزنى أى بزيادة قدرها "3.109.085" طن وبنسبة زيادة أكثر من "22%" وتجاوز عدد الحاويات المناولة فى الميناء حاجز المليون حاوية أذ بلغت فى عام 2007 "1.087.395" حاوية بينما كانت فى عام 2006 "941.828" حاوية أى بزيادة نسبتها قرابة "16%" وذكر النعيم أن عدد السفن لم تزد نسبة زيادتها على "3%" رغم الزيادة فى الطن وعدد الحاويات وهذا يرجع إلى إستخدام أجيال جديدة من السفن ذات السعة والأحمال الكبيرة ويتوقع الأستاذ/ نعيم أن يشهد ميناء الملك عبد العزيز بالدمام خلال العام الحالى مستقبلاً أكثر تنامياً وأزدهاراً فى جميع عمليات التشغيل نظراً لما يقدمه من خدمات سريعة متميزة تجذب السفن والبضائع للميناء ولتسهيل حركة البضائع وأختصار الدورة المستندية والورقية لحركة البضائع بما يسهل عملية فسح البضائع وسرعاتها وكذلك النشاط الإقتصادى الذى تشهده المملكة.

قرارات وزير النقل
رقم 76.77.78.79.80.81
صادر فى 2008/2/7

وزارة النقل
Ministry of Transport

إعتبارا من تاريخ صدور القرارات عاليه

- يتولى السيد / عادل لطفى عبد الحليم الخشن
  العمل مستشارا لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية
- يتولى السيد / رؤوف محمود أحمد بسيونى
  العمل مستشارا لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية
- يتولى السيد / وحيد محمود أحمد محمد شهاب
  العمل مستشارا لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
- يتولى السيد / عثمان مصطفى أحمد شوقى
  العمل مستشارا لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
- يتولى السيد / محمد إبراهيم أحمد مدين
  العمل مستشارا لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء بورسعيد
- يتولى السيد / محمد عبد القادر عبد الله جاب الله
  العمل مستشارا لرئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء بورسعيد

وأسرة تحرير المجلة تهنئ السادة المستشارين بهذه الثقة الغالية

طلال أبو غزاله وشركاه الدولية "تاجى" و16 شركة عالمية يحصلون على العضوية الكاملة فى منتدى مكاتب المحاسبة (FOF) التابع للإتحاد الدولى للمحاسبيين (IFAC) - نيويورك

أعلن منتدى مكاتب المحاسبة أسماء الشركات التى حصلت على العضوية الكاملة وبذلك أسست لمعايير كونية فى جودة أعمال التدقيق الدولية.
نيويورك 22 كانون ثانى يناير 2008 - أعلن منتدى المحاسبة (FOF) Forum of firms الذى أسسه الإتحاد الدولى للمحاسبيين (IFAC) International Federation of Accountants فى نيويورك .أسماء الشركات العالمية الأولى كاملة العضوية فى المنتدى.
وقد ضمت القائمة شركة طلال أبو غزاله وشركاه الدولية "تاجى" لتدقيق الحسابات إضافة إلى شركات المحاسبة الأربع الكبرى فى العالم وشركات أخرى جميعها من البلدان الغربية. وبذلك أصبحت أبو غزالة الشركة العربية الوحيدة والأولى من بين هذه المجموعة من خارج الدول الغربية.
يذكر بأن الإتحاد الدولى هو المنظمة العالمية المسئولة عن الرقابة على مهنة المحاسبة والتى تضم فى عضويتها 156 هيئة من 114 دولة بما يمثل أكثر من 2.5 مليون محاسب يعملون فى القطاع العام والخاص والحكومى والتعليم.
وكان الإتحاد الدولى للمحاسبين قد أنشأ منتدى مكاتب المحاسبة (FOF) عام 2002 بهدف إدراج الشركات التى تعمل عبر القارات وتلتزم بإستخدام معايير التدقيق الدولية والتى طبقت برامج رقابة على الجودة على نشاطاتها عبر القارات واستوفت متطلبات السلوك المهنى.
ومن المعروف أن الأستاذ طلال أبو غزاله هو أول عربى أنتخب لمجلس إدارة الإتحاد وذلك فى عام 1992 إضافة إلى إنتخابه إلى عضوية مجلس معايير المحاسبة الدولية ومجلس إدارة ممارسات التدقيق الدولية فى الفترة 1988 - 1990 .
وأعلن الأستاذ طلال أبو غزاله عن إعتزازه بهذا الاعتراف من الهيئة الدولية الراعية لمهنة تدقيق الحسابات فى العالم والتى جاءت لتؤكد التزام مؤسستنا فى مكاتبها الستين بأعلى المعايير الدولية فى أداء خدماتها فنياً ومسلكياً منذ تأسيسها عام 1972 .
وأسرة تحرير المجلة تهنئ الأستاذ طلال أبو غزاله بهذة الثقة الغالية



الإعلامى الراحل مجدى مهنا

فى آخر حوار مع نشأت الديهى

كان الجو شديد الحرارة وكانت نسبة الرطوبة تفوق الإحتمال، وعندما يتعانق الحر الشديد مع الرطوبة الخانقة وسط الزحام البشرى والتكدس المرورى فحتما ستكون الفوضى هى العنوان الاكثر وضوحا !
باتت القاهرة عاصمة للزحام والمعاناة .. كتل بشرية تتحرك بعشوائية فى كل الاتجاهات ، الحركة المرورية ليس لها مثيل على مستوى العالم
(القاهرة) لم تعد (قاهرة) لاعدائها وانما أصبحت (قاهرة) لابنائها وزوارها وقاصديها وقاطنيها !! فلهم ولنا جميعاً الصبر والسلوان !!

كان موعدى تمام الحادية عشرة صباحاً وكان المكان المقصود هو أحد القصور التاريخية بشارع القصر العينى بوسط القاهرة حيث يصل الزحام أقصاه والضيق مداه فى هذا الوقت من السنة .. نظرت إلى ميمنتى من نافذة السيارة فوجدت كل ما يؤذى العين ويصم الأذان ويصيب النفس بالضيق والألم والحسرة على ما آل إليه حال عاصمة البلاد .. بيد أن (الخرق قد إتسع على الراتق) فالعشوائيات والتلوث والإزدحام ضربت بجزورها فى الأعماق فلا يمكن أن يتم إعادة تنسيق القاهرة ولا يمكن أن نمنع هذه الكتل البشرية من التجول فى شوارع القاهرة ولا يمكن لاى جهة أن تسيطر على الحركة المرورية ولا على سلوكيات قادة السيارات ... إذن ما هو الحل ؟ وبعيداً عن الشعارات بيد أننا لا نملك وقتا للبكاء على اللبن (المسروق)!! فالبكاء والعويل وتوجيه الإنتقادات لن يحل المشكلة .. أما التفكير الموضوعى سوف يقودنا حتماً إلى حزمة من الحلول نختار منها ما هو قابل للتطبيق ، بيد أن إنشاء عاصمة جديدة سيكون هو الحل الأمثل وربما الأوحد، فالقاهرة باتت عجوز عقيم يعلو وجهها كآبة دائمة، وحزن دفين فمهما وضعت من مساحيق لتجميل وجهها فإنها أبداً لن تبدو جميلة، إذن لابد أن نبدأ فى البحث فورا عن عروس جديدة

وجدت نفسى أبحث عن بدائل تصلح لإنتقال العاصمة . أكتوبر ، السادات ، العاشر ، ماهى مميزات وعيوب كل طرح من هذه الاطروحات فجأة أيقظنى صوت السائق (إحنا وصلنا قصر روزاليوسف) تنبهت إلى أن لقائى مع (مجدى مهنا) سيكون فى مكتبه الكائن بقصر روزاليوسف العتيق بشارع القصر العينى .. إذن على أن أدخل لأبدأ المقابلة مع مجدى مهنا الذى أعتبره ويعتبره الكثيرون (الضمير الذى يمشى على قدمين) وخلال دقائق أنتظرت حضور (مهنا) كان القصر يعج بالزوار من أصحاب المصالح وأصحاب المظالم وكان مجدى مهنا هو القاسم المشترك .. حيث كان يمد يد العون للجميع ويسمع الجميع ويقول كلمات الحق غير عابئ باحد ، إزداد حبى للرجل وترقبت وصوله .. لحظات ودخل مجدى مهنا حيث تبادلنا أطراف الحديث حول فكرة الكتاب وبدانا الحوار

سألته... عن أولويات الإصلاح كما يراها ويؤمن بها حتى نستطيع ان نقوم بإعداد جدولا لوطن يسير بلا جدول أعمال

قال مجدى مهنا لكى نضع جدول أعمال يعبر عن الأولويات الوطنية لابد أن تكون نقطة البداية والإنطلاق هى الإصلاح السياسى الشامل ولدى يقين وثقة بأن (تداول السلطة) هو الثمرة النهائية لجميع برامج الإصلاح .. إن إطلاق الحريات العامة وإحترام قواعد الديمقراطية هما الطريق الأوحد للوصول إلى الهدف الأسمى وهو (تداول السلطة)

إن قضية الإصلاح السياسى لابد وأن تحتل صدارة إهتماماتنا إذا كنا جادين حقا فى عملية الإصلاح، لأننا لا يمكن أن نبدأ فى خطة لإصلاح التعليم على سبيل المثال دون وجود رؤية سياسية نابعة من النخبة الحاكمة التى يفترض أنها تمثل الشعب وتعبر عن أولوياته وإختياراته من خلال تفعيل دور المجالس النيابية التى من المفترض أن تكون موجودة فى مواقعها بإرادة الجماهير .. تلك الإرادة المستمدة من العقد الإجتماعى والتى يتم تنظيمها من خلال الدساتير والقوانين التى يتوافق عليها وحولها جميع فئات المجتمع بكافة أطيافه وتوجهاته ومرجعياته، بيدأن غياب الحرية والديمقراطية الحقيقية تجعل من الاصلاح المنشود فى المجالات الاخرى كالتعليم والإقتصاد والعدالة الإجتماعية ضرباً من الخيال والجنون ، فإطلاق الحريات العامة خصوصا حرية تكوين وتشكيل الأحزاب السياسية ، وإستقلال القضاء وشيوع مبادئ العدالة داخل المجتمع، كل هذه العوامل تشكل إجمالاً عمليات الإصلاح السياسى المقصود ، وأكرر أن الثمرة النهائية للإصلاح السياسى ستكون حتماً تداول السلطة الذى يمثل سقف التطبيق السليم للديمقراطية السليمة

نظرت للأستاذ مجدى مهنا فى دهشة وإستغراب قائلا..
ولكن كيف يكون هناك تداولا حقيقياً للسلطة فى مجتمع يؤله حكامه ويصنع فراعينه الواحد تلو الآخر حيث يدخل الفرعون من هؤلاء إلى كرسى الحكم واقفاً على قدميه ولا يترك هذا الكرسى إلا وهو ممدد على ظهره متوجها إلى العالم الآخر ؟

تداول السلطة ليس له إلا طريق واحد هو الحرية الحقيقية وتطبيق مبادئ الديمقراطية غير المزيفة ، تداول السلطة هو ثمرة الغرس الديمقراطى وبذرة لحزم الإصلاح الأخرى المرجوة ثمارها ، إننا نعيش حالة ضبابية قاتمة فالمشاكل والأزمات عميقة ومتداخلة والكارثة أن المجتمع ينقسم إزاء تلك الحالة إلى ثلاثة أقسام، الأول يؤمن أن الوضع الراهن هو الأفضل فى تاريخ مصر والثانى على قناعة بان هذه المرحلة هى الأسوأ على مر التاريخ وبين كلا الفريقين تبقى الأغلبية الصامتة التى تؤمن بأن كلا الفريقين على صواب !! وهذه إشكالية أخرى وسمة من سمات المجتمع الذى يعانى من نقص حاد فى عناصر الحرية ويحتاج إلى جرعات متزايدة منها حتى يصل إلى مرحلة فهم ما يدور حوله من أحداث

إن أولويات الاصلاح من وجهة نظرى هى الاصلاح السياسى بالمعنى الشامل .. فالإنتخابات الحرة النزيهة ستفرز بلا شك قيادات تستطيع أن تلبى طموحات الجماهير .. وقبل أن تلبى طموحاتهم ستحترمهم وتحترم إختياراتهم وتوجهاتهم، تلك القيادات لابد وأن تؤمن أن الجماهير هى التى تصنع الأحداث وتختار القيادات

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

من خلال صناديق الإنتخابات الحقيقية ومن هذه النقطة نستطيع أن نرى تداولاً حقيقياً للسلطات من قمة الهرم إلى قاعدته، فالمسؤل من هؤلاء يحترم الشعب بقدر إستطاعة الشعب تغيير هذا المسؤال فى الوقت الذى يريده الشعب نفسة لا أحد الأوصياء عليه ، فما أكثر الأوصياء الذين يتحدثون بإسم هذا الشعب وهم يصنعون به ما لا يجرؤ الد الاعداء أن يصنعه !!

سألت الرجل عن دور الشعب المصرى فيما يجرى حوله ؟

صمت الرجل برهه ووضع يده على رأسه وقال (انه شئ مؤلم ومحزن أن نرى هذه السلبية المستفزة من هذا الشعب)

إن ذلك يمثل لغزاً محيراً يحتاج إلى البحث والتحليل والتدقيق

وتاريخيا فالشعب المصرى لايثور إلا فى حالات محدودة و محددة ، بيد أن المساس بالدين أو العرض أو الأرض وأخيراً لقمة العيش هما دوافع الإنفجار والثورات وهذه هى الأسباب التى سجلها التاريخ بالنسبة لثورات المصريين ، لكن فى كل الأحوال فإن هذا الشعب كان دائما فى حاجة إلى زعامات وقيادات تحركه وتطلق الشرارة الاولى والشعب حينئذ لن يخذل تلك الزعامات مهما كانت التضحيات ، وهذه النقطة وعاها التاريخ فكل الثورات التى شهدتها مصر وكل الإنجازات التى صنعها هذا الشعب لم تكن وليده تحركات الشعب التلقائية بل كانت وليدة فكرة وطنية وجرأة نادرة من أحد الزعماء الملهمين التف حوله الجميع وإستطاع أن ينشرها ويسوقها للجماهير فالتفت تلك الجماهير حول هذا القائد وكانت هكذا كل ثورات مصر على مر التاريخ وهناك من يرى أن الشعب المصرى سلبى ولايثور ولايتحرك من تلقاء نفسه وإنما يعيش حالة من الخنوع .

رغم كل هذه الموروثات الحضارية للإنسان المصرى، ولم نرصد للإنسان المصرى حركات ثورية جماعية تلقائية وإنما تحركات فردية قادت الشعب للعمل الجماعى بعد ذلك فمحمد على الكبير وصلاح الدين الايوبى و أحمد عرابى و مصطفى كامل حتى وصلنا إلى آخر الزعماء جمال عبدالناصر وهذه هى المشكلة الكبيرة (السلبية والخنوع)

هنا تدخلت فى الحديث موجها سؤالى لمهنا قائلا : ماهو دورك ؟ وما هو دورى؟ وما هو دور طبقة المثقفين وحملة المبادئ وأصحاب المنابر فى حل تلك الإشكالية؟ .

أجابنى .. كل منا له دور يجب أن يؤدية بأخلاص تجاه هذا الوطن ، يجب علينا أن نكتب الحقائق وننشر المبادئ والأخلاق يجب علينا أن نتحرك فى إتجاه خلق روح جديدة تدب فى أوصال ذلك الشعب،أن واجبنا ليس قراءة ما يحدث أو تحليل ما يحدث وإنما دورنا أكبر من ذلك بكثير .. دورنا أن نساهم فى تشكيل وجدان ذلك الشعب ولكن بيد أننا سنعود إلى النقطة التى إنطلقنا منها وهى تداول السلطة من خلال منظومة الإصلاح السياسى الشامل والذى سيؤدى حتماً إلى إصلاح التعليم ومن ثم رفع معدلات الوعى ومن ثم أيضا ستكون هناك مشاركة فعالة وعند هذه النقطة سيكون دور المثقفين وحملة الأقلام وأصحاب المنابر فى غاية الأهمية

قلت له أن الحديث عن الموروث الحضارى يدفعنا الى التساؤل عن

(تاريخ مصر) حيث نستطيع أن نغير المستقبل لكن يستحيل أن نغير الماضى وهنا فى مصر فمستقبلنا يرسمه أعدائنا والماضى تتم كتابته عبر كتابات خاطئة للتاريخ أو حتى كتابات غير موضوعية

الاستاذ / مجدى مهنا

* من يكتب تاريخ هذا الوطن ؟ ماهى الجهه التى تراجع مايكتب؟

*وهل من الأجدى إنشاء كيان لجمع وحفظ الوثائق لكتابة التاريخ ؟

يقول . مجدى مهنا . منذ مايقرب من خمس سنوات أثرت هذا الموضوع وتساءلت من يكتب تاريخ مصر؟ تقريبا نفس السؤال وللأسف والأسى

حتى الأن لم يجيبنى أحد ولم أعثر على إجابة شافية



وواضحة ومحددة فى هذا الصدد

أنه لغز كبير فالتاريخ يجب أن يكون مرأة حقيقية لما حدث فى الماضى ، حتى يمكن قراءة مفردات ذلك الماضى بطريقة سليمة ومنطقية لكن الحاصل أن التاريخ الموجود حاليا يعتبر موجها بطريقة كاتبيه والآن لايمكن أن نضع ايدينا على تاريخ مكتوب ومدون بطريقة سليمة ومنطقية عموما إن كتابة التاريخ تحتاج إلى وثائق ومعلومات وبيانات سليمة وصحيحة وغير قابلة للتشكيك من أحد الأطراف، إنهم يقولون أن التاريخ لايكتبه إلا المنتصرون وبالتالى لن نصل إلى الحقائق التى ترقى إلى أن تكون تاريخاً إن المذاكرت التى تخرج علينا بين الحين والحين ما هى إلا رؤى شخصية وأراء يركز أصحابها على توجيه التاريخ تجاه زوايا تمجد أسمائهم وتبعد عنهم مايكون قد علق بأسمائهم من جراء سرد التاريخ من وجهه نظر مغايرة

استاذ / مجدى مهنا

كيف ترى مصر .. الأرض والتاريخ والشعب هل تراها فى وضعها ومكانتها اللائقة أم ما نعيشه هو الوضع الطبيعى ولا داعى للثرثرة على أكذوبة الموروث الحضارى...

يقول مجدى مهنا

بالتأكيد ليست هذه مكانه مصر العظيمة ، فمصر لها مكان ومكانة بين الأمم والشعوب ، وأعتقد أنها فقدت منها الكثير والكثير ، نتيجة عدم قدرتها حالياً على القيام بأدوار الريادة وتبعاتها

الخلاصة أن مصر بوضعها الراهن غير مرضية على الإطلاق والأسباب والمسببات معروفة للجميع

لكن وفى كل الأحوال لايجب علينا أن نركن ويصيبنا الإحباط واليأس ، فالمسألة تحتاج إلى عمل مستمر وإخلاص منقطع النظير حتى نصل إلى الوضع الحقيقى لمصر على المستوى الإقليمى والدولى

إن الوضع الإقليمى والدولى المأمول لن نصل إليه إلا بعد أن نرتب الوضع الداخلى حيث تنتشر الحريات ويبدأ الشعب فى ممارسة حقه السياسى ويكون هناك تداولاً حقيقياً للسلطة نابع من إحترام إرادة الشعب

إن إحترام مصر لابد وأن يبدأ من الداخل ، ولابد وأن يسود الولاء والإنتماء بين جموع الشعب المصرى

فى نهاية حديثى القصير مع الاستاذ / مجدى مهنا قال أن مشاكل الوطن تكاد تكون معلومة للجميع وكذلك حلول تلك المشاكل يكاد المرء يحفظها عن ظهر قلب

لكن المشكلة الأزلية والتى لاتلوح فى الأفق بادرة أمل لها هى تداول السلطة فى إطار ديمقراطى سليم

ويعتقد الكثيرون أن جميع المحاولات الإصلاحية سوف يكون مصيرها الفشل طالما إصطدمت بصخرة الجمود السياسى وغياب الحرية وعدم إحترام أبسط قواعد حقوق المواطنة

سألت الأستاذ مجدى مهنا كيف يستطيع الوطن الخروج من هذا النفق المظلم وماهو دور المثقفين فى هذا الصدد ؟

يقول (مهنا) إن حرية المواطن وإحساسه بهذه الحرية هو أساس أية إصلاحات .. فالمواطن هو محور جميع العمليات الإصلاحية وهو هدفها ووسيلتها فى نفس الوقت فحرية المواطن تدفعة لممارسة حقة والقيام بواجباته ويستطيع أن يمارس دوراً سياسياً إيجابياً عن قناعة وبلا ضغوط أن حرية المواطن وإحساسه بأنه قادر على رسم مستقبله وأختيار ممثليه هو الضمانة الحقيقية لنجاح البناء الديمقراطى السليم والبناء الديمقراطى السليم لن تقوم له قائمة طالما بقيت تلك الأشخاص الفاسدة والمفسدة على كراسى المسئولية وفى مقدمة الصورة على مدار عشرات السنين

إن هؤلاء الأشخاص لايحملون إلا أفكاراً عتيقة وجامدة لا تتناسب مع طموحات الوطن خلال هذه المرحلة الدقيقة من تاريخه

إن الصورة تبدو قاتمة تماماً لكن كلما إزدادت قتامة كلما لاحت فى الأفق أشارات تبدد تلك القتامة وتنسج خيوط الأمل المرجوة لهذا الوطن

وإنتهى اللقاء سريعاً ولم أرد أن أثقل على الكاتب مجدى مهنا حيث كان على موعد مع رحلة علاج جديدة.



الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ
"التجارة العالمية ولوجيستيات الموانئ"

تغطية محمد صابر

فى إطار التضافر والتعاون الدولى وفى ظل المناخ العالمى للتجارة العالمية والتى شهدت طفره ونقله أستبان وشهد لها العالم أجمع.
أقيمت الندوة الرابعة والعشرون للموانئ تحت رعاية معالى وزير النقل المهندس/ محمد منصور، تحت عنوان (التجارة العالمية ولوجستيات الموانئ) والتى ينظمها معهد تدريب الموانئ بالتعاون مع :
- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى (AASTMT)
- إتحاد الموانئ العالمية (IAPH)
- المركز البحرى الدولى باليونان (IMC)
فى الفترة من 17-19 فبراير 2008 بفندق هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية
- عرضت الندوة وسط نخبة من العاملين بقطاع النقل البحرى من مختلف الدول ورؤساء هيئات الموانئ ورؤساء كبرى الشركات ورجال الأعمال والإعلاميين.
. وذلك بهدف مناقشة المفاهيم التى إرتبطت بالدور الهام للموانئ البحرية لما تقدمه من خدمات متميزة للأجيال الحديثة من السفن وما يرتبط بها من خدمات لوجيستية ، وأستعراض التطورات الإستراتيجية لمنظومة الخدمات اللوجيستية وعلاقتها بالموانئ البحرية والنقل الدولى متعدد الوسائط وأثره على أزدهار حركة النقل الدولى وكذا مناقشة وتحليل التجارة العالمية ودور الموانئ وكيفية تحديثها لتواكب الموانئ الأوربية فى ظل التطورات والتغيرات المتلاحقة والمتسارعة.

وصاحب الندوة المعرض السنوى للمعدات والخدمات البحرية للشركات المحلية والعالمية العاملة فى مجال خدمات الموانئ والنقل البحري ونظم المعلومات والحاسبات .

- هذا وقد أعلن المهندس / محمد منصور وزير النقل فى كلمته التى ألقاها نيابة عن سيادته اللواء بحرى/ توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية أن التجارة الدولية لعبت دور محورى فى ضوء الثورة التكنولوجية والمفاهيم اللوجيستية المتكاملة فى التطلعات المستقبلية للموانى البحرية والتحديات التى تواجهها فى سبيل تحقيق أداء أكثر كفاءة وفاعلية حيث أن التكنولوچيا لها أثرها فى تطوير الموانئ وهى المحرك الرئيسى لعمليات الإنماء الأقتصادى والأجتماعى فى البلدان وفى ظل التنافس بظهور الموانئ الجديدة أصبح لزاما علينا الأتجاه إلى تطوير الخدمات بالموانئ لتكون مركزاً لتقديم أنشطة لوجستية متكاملة وخلق قيمة مضاعفة للعملاء وكذا دعم الإصلاح الإقتصادى وإيجاد مناخ يشجع على جذب الإستثمارات وأرتكزت الخطط التى أعدتها وزارة النقل على محاور ثلاث :

الأول: تطوير البنية الأساسية للموانئ الحالية وإنشاء موانئ جديدة

الثانى: تطوير وتنمية مهارات الكوادر البشرية العاملة فى قطاعى الموانئ النقل البحرى

الثالث: تطوير النظم التشغيلية وتطبيق النظم اللوجستية وتوكيد الجودة والسلامة والأمانة.

ووضح السيد الدكتور/ حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانئ أن تزايد حركة التجارة العالمية وإنعكاسها على النقل الدولى فى العقد الأخير أحدثت تغيرات جذرية وبرز دور الموانئ كأحد أهم حلقات سلسلة النقل والخدمات اللوچستية مما أستوجب ضرورة إجراء عمليات تطوير مستمرة سواء فى بنيتها الأساسية أو التحتية ، أو فى الأساليب الإدارية المتبعة حيث تميز هذه الحركة بسمات معينة أهمها سلسلة التوزيع العالمية وخدمات النقل الدولى متعدد الوسائط ومواكبة التغيرات المتلاحقة و السعى نحو ديناميكية السوق الملاحى العالمى، وتدفق حركة البضائع والحاويات فى يسر وسرعة بأقل تكلفة.

لذا فقد حرص معهد تدريب الموانئ دوماً على رصد التطورات والمفاهيم والإستراتيچيات التى تطرأ على هذا المجال بإختيار موضوع العام لتكون (التجارة العالمية ولوجستيات الموانئ) واشار الأستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى أن ندوة الموانئ الدولية أحد المؤتمرات الهامة على المستوى المحلى والأقليمي وقد إستطاع معهد تدريب الموانئ الإنتظام فى عقدها سنوياً على مدى أربعة وعشرون عاماً وبهذا المستوى المميز مما يعكس الجهد الكبير المستمر الذى يبذله المعهد سنوياً لتخرج هذه الندوة بالشكل اللائق والمميز الذى أستطاع أن يجذب ويحقق أرقاماً قياسية فى عدد السادة الحضور المشاركين بالندوة إقليمياً ودولياً وموضوع هذه الندوة يعتبر من الموضوعات التى تستحوز على أهتمام المسئولين فى وزارة النقل والمهتمين بصناعة الموانئ حيث إنه يتجه نحو التجارة العالمية والأنشطة الإقتصادية والأكاديمية بدورها ومن خلال رسالتها المستمرة لم تتوان فى تقديم المشورة والإسهام فى دعم تطور الموانئ المصرية نظراً لأهمية دور اللوچستيات

تابع الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ التجارة العالمية ولوجيستيات الموانئ

فى الموانئ وتأثيرها على التجارة العالمية كانت الأكاديمية سباقة فى الأهتمام بهذا النشاط حيث أنشأت قسماً للنقل الدولى واللوجستيات وسعت للنهوض بالموانئ المصرية والعربية من خلال برامج تدريبية وتأهيلية تبعاً للمعايير الدولية للمنظمة البحرية IMO وكذا منظمة العمل الدولية ILO وأستطاع معهد تدريب الموانئ ومنذ نشأته عام 1982 فى دعم قدراته ليرتقى من معهد محلى على نطاق مدينة الإسكندرية إلى معهد إقليمى ثم معهد دولى مع دعم وزارة النقل وتوجيهات معالى وزير النقل.

وأضاف اللواء/ توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء الإسكندرية أن التطور التكنولوجى الهائل كان له أثره فى الموانئ حيث إنه يعتبر الركيزة الرئيسية فى الإقتصاد العالمى مع رؤية المفاهيم اللوجستية الكاملة والتحديات التى تواجهها ومع ظهور الموانئ الجديدة وزيادة المنافسة وهذا أوجب علينا وأعداد الموانئ لهذا الصدد ومن أجل الرؤية الجديدة والمتلاحقة وعرضت الوزارة منذ فترة رؤيتها نحو إعداد الموانئ والبنية التحتية وإنشاء موانئ جديدة وتخطيط الموانئ والأهتمام بالعنصر البشرى حيث إنه الركيزة الأساسية وإعداده إعداداً كاملاً. هذا وقد أعدت وزارة النقل خطة نحو جذب الإستثمارات العالمية العاملة فى تقديم الخدمات اللوجستية عبر الاستفادة من تطوير الظهير الصحراوى للموانئ المصرية لإستيعاب هذه الخدمات وأوضح أبو جندية أن الخطة تتضمن توسيع مساهمة القطاع الخاص فى تطوير وإعادة هيكلة الموانئ والآن أصبحت الموانئ المصرية على قائمة الموانئ المنافسة عالمياً من خلال جذب شركات خدمات اللوجستية وإدخال الميكنة الإلكترونية المتطورة.

وقد ناقشت الندوة على مدى ثلاثة أيام فى (7) جلسات عدد (21) ورقة بحثية مقدمة من (مصر – أنجلترا – فرنسا – كوريا – إيطاليا – اليابان – السودان) .

وكانت الجلسة الأولى بعنوان : تطوير الموانئ العالمية

برئاسة السيد/ جايمى فراتير المدير التنفيذى – شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية – مصر

* تحديات موانئ العالم وألقاها السيد الدكتور/ سانوشى إينو سكرتير عام إتحاد الموانئ العالمية (IAPH) – اليابان

* الميناء المحورى الأساسى لمصر كمدخل لأسواق شرق البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود وبوابة مصر المحلية للعالم الخارجى وألقاها السيد/ كيم هولترماند مدير عام شركة قناة السويس الحاويات ميناء شرق بورسعيد – مصر

* صوب إستراتيجية أعمال مستحدثة وشاملة فى صناعة الخطوط الملاحية المنتظمة وألقاها دكتور/ إيان ألكس مدير البحوث والإستشارات – معهد نورماندى للأعمال – الهافر – فرنسا

إدارة المواهب والطاقات الكامنة وألقاها الدكتور عبدالرحمن توفيق رئيس مجلس إدارة مركز الخبرات المهنية للإدارة مصر

الجلسة الثانية: لوجيستيات محطات الحاويات

برئاسة السيد/ كيم هولترماند مدير عام شركة قناة السويس للحاويات

* ميناء السخنة مدخل مصر للتجارة البينية الأسيوية وألقاها الأستاذ الدكتور/ إسماعيل مبارك مستشار رئيس ميناء العين السخنة والعضو المنتدب – مصر

* الإنجازات والتحديات المستقبلية لشركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية وألقاها الأستاذ/ جايمى فراتير المدير التنفيذى للشركة

* تطبيقات الـ RFID فى محطات الحاويات وألقاها السيد المهندس/ أشرف قطيط منسق تشغيل بشركة إسكندرية للحاويات

* تحليل العناصر الرئيسية للتطوير والتشغيل الفعال لمحطة الحاويات الأوتوماتيكية وألقاها السيد/ سانج يونج بيون أستاذ مساعد بحوث جامعة دونج – كوريا

الجلسة الثالثة: بعنوان إدارة لوجيستيات الموانئ برئاسة

سعادة اللواء بحرى/ هشام السرساوى رئيس قطاع النقل البحرى – مصر

* الطرق البحرية السريعة: وألقاها الدكتور/ برنارد فرانكو مستشار فى الشحن وإدارة الموانئ – معهد حوض البحر المتوسط للنقل البحرى، مرسيليا– فرنسا

* التشريعات القانونية والأطر التشريعية للموانئ وألقاها الدكتور/ لورينت فيدى أستاذ القانون البحرى بمعهد يوروميد – مرسيليا – فرنسا

* نموذج ديناميكى منهجى لدعم مراقبة العمليات اللوجيستية بالموانئ وألقاها الدكتور/ روبرتو ريفيتريا أستاذ مشارك جامعة جنوا إيطاليا

الجلسة الرابعة بعنوان تطبيقات منظومات لوجيستيات الموانئ برئاسة

الأستاذ الدكتور/ عماد عبد الغنى رئيس قسم نظم المعلومات بمركز البحوث والإستشارات

* تكنولوجيا المعلومات ولوجيستيات الموانئ وألقاها المهندس/ جمال قطب نائب المدير – أميرال

* تطوير مخطط منظومة النقل البحرى – نقل سيارات وألقاها الأستاذ/ جاى أن جونج أستاذ مساعد بحوث – جامعة دونج إيه – كوريا الجنوبية

* تطوير بواسطة البينية الإلكترونية ناقلات سيارات وألقتها السيدة/ جونجهى لير أستاذ مساعد بحوث جامعة دونج كوريا

الجلسة الخامسة بعنوان : لوجيستيات الموانئ وسلسلة الإمداد برئاسة :

الأستاذ الدكتور/ أحمد عبد المنصف رئيس مجمع الدراسات اللوجيستية والنقل الأكاديمية

* دور اللوجيستيات الإلكترونية فى الموانئ البحرية وألقاها الأستاذ الدكتور/ عماد عبد الغنى رئيس قسم نظم المعلومات – مركز البحوث

* لوجيستيات النقل الدولى المتعدد الوسائط وألقاها المهندس/ محمود هيبة رئيس مجلس إدارة شركة إكسبرت

* التجارة الدولية ولوجيستيات تطوير الموانى وألقاها أ/ محمد غريب مدير عام الإدارة تسويق شركة القناة توكيلات

الجلسة السادسة : بعنوان المنظومات البيئية بالموانئ برئاسة :

الأستاذ الدكتور/ عبد الحليم بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى

* سلامة الملاحة فى البحر الأحمر والموانئ السودانية وألقاها الدكتور/ محجوب حسن نائب الأمين العام للمجلس الأعلى للبيئة السودانية بالسودان ومدير مشروع الصندوق القومى للبيئة

* الجودة والسلامة والأمن وحماية البيئة بالموانئ وألقاها الدكتور/ المهندس محمد محرم الخبير الكيميائى للهندسة البيئية والطاقة – الشركة المصرية للبحوث

* ميناء 2000 كيفية التعاون مع المهتمين بالبيئة وألقاها السيد/ بوك شريرر مدير تكنيكى فرنسا

الجلسة السابعة : بعنوان أمن الموانئ برئاسة :

الدكتور/ حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانئ

* تطبيقات منظومة سلامة الميناء والإدارة البيئية وألقاها آلان مايكل شوفيل مدير إدارة الجودة – مكتب فريتاس

* حماية وأمن نقل المواد المشعة وألقاها السيد/ تريفور ديكسون مستشار متخصص – المعهد العالمى لنقل المواد النووية (WNTI) لندن – المملكة المتحدة

تم عرض ومناقشة عدد(21) ورقة بحثية فى سبعة جلسات على مدار فترة الندوة تناولت العديد من الموضوعات والقضايا والأفكار المتعلقة بالتجارة العالمية ولوجستيات الموانئ، وقد توصل المشاركون إلى العديد من التوصيات التى تم مراجعتها و الأتفاق على طرح التوصيات التالية :

1 – ضرورة تبنى الموانئ للإستراتيجيات تتوافق مع المفاهيم اللوجستية الحديثة لزيادة الكفاءة وتعظيم العائد.

2 – ضرورة رفع كفاءة شبكة الطرق والمواصلات لتكون على مستوى عال من الجودة، مع توفير شبكة اتصالات متقدمة لضمان السيطرة على تدفق البضائع من وإلى الموانئ.

3 – دعوة وزارت النقل بدول جنوب وشرق حوض البحر المتوسط للقيام بدورهم ودعم التواصل مع الإتحاد الأوروبى لتفعيل مشروع الممرات الملاحية السريعة (Motorways of The Sea) وذلك من خلال تحسين وتطوير الأساليب الإدارية المتبعة بمجتمع الموانئ وتقديم خدمات أكثر كفاءة ومرونة لمستخدمى الموانئ.

4 – يوصى المشاركون بتبنى الموانئ البحرية لإستراتيجية تستهدف الإستخدام الكامل للمعلوماتية فى جميع الأنشطة اللوجستية فى منظومة متكاملة تمكن من تسهيل وتبسيط إجراءات التعامل بإستخدام أحدث التقنيات المطبقة فى صناعة الموانئ لرفع كفاءة العمليات المختلفة بما يدعم هذه الصناعة وزيادة قدراتها التنافسية.

5 – دراسة تطبيق نظم الكترونية خبيرة لإدارة المخاطر بالموانى البحرية بهدف تبسيط الإجراءات وزيادة كفاءة تدفق البضائع من وإلى الموانئ.

6 – إعادة هيكلة بعض الموانئ إدارياً بما يسمح لإدارة الميناء بالقيام بدور أكثر مرونة وفاعلية مع تبنى منظومة الجودة الشاملة لإمكان التقييم المستمر لكفاءة العمليات بما فيها العنصر البشرى.

7 – ضرورة إهتمام إدارات الموانئ بدراسة وتحليل تكاليف الخدمات مع الإهتمام بمستوى الخدمات المقدمة لإرتباطهما بتحقيق رضاء وتوقعات مستخدمى الموانئ.

8 – فى ظل توفير بيئة نظيفة وجاذبة للإستثمار بالموانئ يوصى المؤتمر بضرورة الإهتمام بتوفير كافة التجهيزات اللازمة لإستقبال مخلفات ونفايات السفن والرقابة عليها لمنع تصريفها فى البحر، وكذا وسائل التخلص النهائى منها، مع ضرورة التأكد من أن تصميم منشات الموانئ البحرية بكافة أنواعها توفر أقصى درجات السلامة البحرية وحماية البيئة وإن تحقيق ذلك مرتبط بإنشاء إدارات حماية البيئة داخل منظومة الميناء.

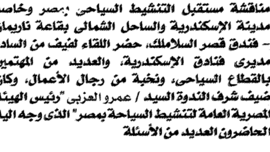
9 – إعطاء المزيد من الإهتمام بالعنصر البشرى فى صناعة الموانئ البحرية وذلك من خلال تخصيص موازنات كافية للتدريب والتأهيل بإدارات الموانى كذلك النص فى الإتفاقيات المبرمة ما بين السلطات ومشغلى محطات التداول بالموانئ على تبنى سياسات متقدمة فى تأهيل الموارد البشرية وذلك وفقاً لمتطلبات ومستويات التدريب المهنية العالمية فى هذه الصناعة.

66 مليون جنيه من ميزانية وزارة السياحة لتدريب العاملين بالقطاع السياحى والفندقى

جميع دول العالم تمتلك موارد سياحية .. لكن التميز يأتى من خلال مستوى الخدمة والجودة

تغطية/ أمل شحاتة





أقامت لجنة السياحة بجمعية رجال أعمال الإسكندرية بالتعاون مع غرفة المنشآت الفندقية - فرع الإسكندرية برئاسة السيد / وسيم محيى الدين .. ندوة موسعة حول مناقشة مستقبل التنشيط السياحى بمصر وخاصة مدينة الإسكندرية والساحل الشمالى بقاعة ناريمان - فندق قصر السلاملك، حضر اللقاء لفيف من السادة مديرى فنادق الإسكندرية، والعديد من المهتمين بالقطاع السياحى، ونخبة من رجال الأعمال، وكان ضيف شرف الندوة السيد / عمرو العزبى "رئيس الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة بمصر" الذى وجه اليه الحاضرون العديد من الأسئلة

وقد دارت معظم مناقشات الندوة حول ..

* فكر التنشيط السياحى على مستوى مصر .
* خطة الهيئة لتنشيط المناطق السياحية الجديدة مثل محافظة مطروح .
* سبل التعاون بين القطاعين العام والخاص فى مجال التسويق والحملات بهدف زيادة أعداد السائحين .
* مشكلة تلوث البيئة و التى تعد من أهم أسباب عزوف السائحين عن زيارة القاهرة .. ودور الهيئة فى استعادة السائح مرة أخرى .
* تصنيف مدينة الإسكندرية ومرسى مطروح من ميزانية هيئة تنشيط السياحة .
* دور الهيئة فى الترويج لسياحة المؤتمرات بالإسكندرية خاصةً وأن الإسكندرية يتوافر لديها المقومات اللازمة لهذا النمط من السياحة .
* و قد أثير تساؤل هام حول أفضل الطرق التى يتم من خلالها التسويق لمصر فى الخارج .. من حيث أفضلية تسويق مصر كعلامة تجارية واحدة كبيرة أم تقسيم السوق السياحى فى مصر الى منتجات سياحية صغيرة يسوق لكل منها على حده ...؟؟
* وقد كان من اهم توصيات الندوة اقتراح خاص بإقامة معرض سنوى بجمهورية مصر العربية ينظم كل عام بالتبادل فى إحدى المدن السياحية بمصر يهدف الى التنشيط والإعلان عن المناطق السياحية بتلك المدن.
* كما إقترح أيضاً وضع خطة إستراتيجية لجعل مدينة الإسكندرية والساحل الشمالى مركزاً للسياحة العالمية وذلك بالتنسيق والتعاون بين الجهات الحكومية المختلفة والجمعيات الأهلية مثل " جمعية رجال الأعمال " والتجمعات المهنية مثل "الإتحاد المصرى للغرف السياحية" ومحافظتى الاسكندرية ومطروح مع وزارة السياحة والهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة.
* كما أشيد بالنجاح الكبير الذى حققه معرض نويت عنخ آمون الذى أقيم بمدينة لندن فى توقمير الماضى حيث يمكن الاستفادة من هذا النجاح بإقامة معارض مشابهه له بالمدن



المصرية مثل شرم الشيخ والغردقة لتنمية تلك المناطق سياحياً مما يسهم فى زيادة الدخل القومى.

وقد قام السيد / عمرو العزبى بتعريف بالدور الذى تقوم به الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة وهو الترويج للمناطق السياحية المصرية بالخارج باستخدام أساليب التسويق السياحى الحديثة والتى تتناسب مع طبيعة المنتج السياحى المصرى ، مع التركيز على التطور التكنولوجى ، حيث أن الأسواق المصدرة للسياحة فى العصر الحالى تتسم بالوعى التكنولوجى العالى فالعديد من الزوار الأجانب يقومون بالبحث على الانترنت لاختيار مقصدهم السياحى . لذا يجب التركيز وعدم إغفال دور البوابة الإلكترونية من حيث استخدامها كأداة ترويجية وتسويقية أساسية للسياحة المصرية.

وأوضح سيادته أنه لا يمكن التسويق لمصر كعلامة تجارية فى الوقت الحالى إلا بعد الإنتهاء من تطبيق إستراتيجية الجودة ونجاحها فمعظم المنتجات السياحية المصرية تفتقر الى الجودة فى مستوى تقديم الخدمات بها لذلك.. فانه لا يمكن حالياً وضع Brand لمصر على أنها مقصد سياحى ذا نجوم سياحية محددة إلا بعد التأكد من القدرة على تقديم بعض المنتجات السياحية بصورة متكاملة لنقدم للسائح " تجربة متكاملة ومتميزة ".

تقوم الهيئة حالياً بالترويج لبعض الأنشطة السياحية بالساحل الشمالى ومطروح مثل الترويج لسياحة الجولف فى السوق السياحى الألمانى .. حيث بدء هذا النوع من السياحة بالساحل الشمالى الغربى ، وتقوم الهيئة بإصدار مطبوعة عن سياحة الجولف سيتم الانتهاء منها خلال شهر مارس القادم ، يعقبها تنظيم بطولة الجولف الدولية والتى تقام لأول مرة على ستة مراحل تبدأ فى ألمانيا وتنتهى على أرض مصر.

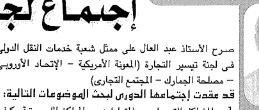
كما يتم أيضاً الترويج لسياحة الاستشفاء بالعديد من المدن المصرية المتميزة نظراً لوجود مناطق استشفاء طبيعية بها .

أما فيما يتعلق بالترويج لمدينة الإسكندرية فقد حظيت باهتمام كبير من خلال المعارض الدولية وكافة وسائل الإعلام الأجنبى لدرجة أن أربعين بالمائة من الصحفيين الدوليين المستضافين بمصر يقومون بالترويج للإسكندرية .

وصرح سيادته بأن الطاقة الفندقية فى مصر زادت خلال العشرين سنة الماضية من 18 الف الى 190 الف غرفة مما اسهم فى زيادة معدل التنمية السياحية، ومن المتوقع أيضا إنشاء 154 الف غرفة خلال العشر سنوات القادمة.

وفى الختام قام السيد / **العزبى** بتلخيص كل المشاكل السياحية التى نواجهها اليوم والتى ترجع إلى إنخفاض الوعى الثقافى، والسلوك الأخلاقى تجاه السائح .. فلابد من تحديد بعض المناطق السياحية والتوجه إليها ببرامج الوعى والتنشيط مباشرةً بهدف الوصول إلى الفئات التى تتعامل بشكل مباشر مع السائح مثل سائقوا التاكسى / عمال البازارات / والحنطور ... إلخ .

واختتم الأستاذ/ **وسيم محيى الدين** - رئيس غرفة المنشآت الفندقية ورئيس لجنة السياحة بجمعية رجال أعمال الإسكندرية - الندوة بمقترح إقامة ورشة عمل سنوية دولية يدعى إليها جميع منظموا الرحلات العالمية لزيارة مصر مجاناً والتركيز كل عام على إحدى المحافظات السياحية المصرية وبالتالى نكون قد أظهرنا القيمة الحقيقية لمصر على مدار 20 عام القادمة بتغطية كاملة تسهم فى نشر الوعى السياحى لمصر فى جميع أنحاء العالم.



إجتماع لجنة تيسير التجارة

E.I.F.F.A



الأستاذ
عبد العال على

صرح الأستاذ عبد العال على ممثل شعبة خدمات النقل الدولى فى لجنة تيسير التجارة (المعونة الأمريكية - الإتحاد الأوروبى - مصلحة الجمارك - المجتمع التجارى)

قد عقدت إجتماعها الدورى لبحث الموضوعات التالية:

1 - المشاكل التى واجهت المتعاملين مع المراكز اللوجستية وكيفية تحسين العمل بهذه المراكز وزيادة العاملين بها والمعدات اللازمة لها لتحسين كفاءة العمل بهذه المراكز.

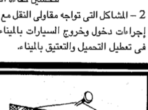
2 - المشاكل التى تواجه مقاولى النقل مع المناطق اللوجيستية التى أنشأتها هيئة الميناء لتنظيم إجراءات دخول وخروج السيارات بالميناء والتى تستغرق ما يقرب من الساعتين مما يتسبب فى تعطيل التحميل والتعتيق بالميناء.

3 - الإجراءات التى وضعتها هيئة الميناء لوزن السيارات الفارغة والمحملة وما ترتب على ذلك من تعطيل التحميل والتعتيق ما يقرب من ¾ ساعات للسيارة.

4 - ميكنة مجمعات الصادر لمواكبة تطوير الإجراءات الجمركية مع زيادة اللجان الجمركية لإتمام الإجراءات بالمصانع لسهولة وسرعة الإجراءات.

5 - تفعيل العمل بالمانيفيستو الإلكترونى مع تدريب وتجهيز العاملين بالمانيفستو والشركات المتعاملة معه على أن تكون فترة الإختبارات إعتباراً من يناير 2008 وحتى مارس 2008 لبيان نقاط الضعف فى هذا النظام وكيفية التغلب عليها.

6 - الإهتمام بتطوير باقى المنافذ الجمركية وخصوصاً بورسعيد /دمياط / السخنة أسوة بما تم فى جمارك الإسكندرية والدخيلة وذلك إعتباراً من بداية عام 2008.





الإهتمام بالبواخر السياحية

تقرر فى تجربة تعد الأولى من نوعها فى المجرى الملاحى بطول نهر النيل تغطية منطقة شحوت البواخر بقنا بشاشات مراقبة ، وبرج للتواصل مع البواخر السياحية، وتخصيص وحدة لنشات لإرشاد البواخر، ومراقبة المجرى الملاحى من خلال أجهزة الزادار، وتوصيل خطوط المراقبة بشاشات لمراقبة البواخر السياحية فى حالة الخروج عن المجرى الملاحى وشحوطها.

الحفاظ على البيئة وتنشيط السياحة

تم تأسيس منتدى البحر الأحمر وخليج عدن للبيئة والسياحة والتخطيط العمرانى الذى يجمع فى عضويته ممثلى البلاد العربية الواقعة على البحر الأحمر وخليج عدن ودول الخليج ، ويهدف هذا التجمع لإيجاد كيانات من منظمات المجتمع المدنى تكون داعمة لجهود حكومات المنطقة فى الحفاظ على البيئة وتنشيط السياحة ودعم مصادرها من خلال تخطيط عمرانى يناسب طبيعة المنطقة ويحافظ على تراثها، وقد تم إنتخاب محمود أحمد داوود المستشار الإقتصادى لرئاسة المنتدى، كما أنضم لعضويته ممثلو منظمات المجتمع المدنى فى مصر والسعودية والسودان واليمن والكويت والإمارات وقطر والبحرين وسلطنة عمان، وأختيرت مصر مقراً له، كما أهديت الرئاسة الشرفية إلى اللواء محمد هانى متولى محافظ جنوب سيناء.

الميزانية الأمريكية الجديدة

قدم الرئيس الأمريكى جورج بوش مشروع الميزانية الجديدة لعام 2009 التى تبلغ قيمتها 3.1 تريليون إلى الكونجرس الأمريكى لإعتمادها، وقد وصفت هذه الميزانية بأنها قياسية وسط توقعات برفضها من الديموقراطيين الذين يسيطرون على مقاعد الكونجرس، ووفقاً لمشروع الميزانية فإن وزارة الدفاع ستتلقى ما يقدر بـ 36 مليار دولار إضافية بزيادة 8% عن الميزانية السابقة، كما سيتم خفض أو تقليص البرامج المخصصة للفقراء.

التعاون بين مصر وأسبانيا

التقى المهندس محمد منصور وزير النقل بوفد أسبانى يضم 80 من كبار المستثمرين، وممثلى الشركات الأسبانية العالمية، ورئيس المنطقة الصناعية الحرة بميناء برشلونة، ورئيس ميناء فالنسيا، حيث وقعت مصر وأسبانيا بروتوكولات تعاون تتضمن منحاً لإجراء دراسات الجدوى لبعض مشروعات البنية الأساسية للنقل بمصر، وقد أكد الوزير على أن مجالات التعاون بين مصر وأسبانيا ستشهد تقدماً غير مسبوق خلال السنوات القادمة لما يتمتعان به من مقومات مشتركة تساعد على تحقيق التعاون بينهما، وسوف يجرى الجانب الأسبانى دراسة جدوى لمشروع تشغيل القطار السريع بين القاهرة والإسكندرية، وكذا تشغيل عبارات حديثة على الخط الملاحى بين مصر والسعودية.

بيان صحفى

الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية ينظم دورة تدريبية بالإسكندرية

بالتعاون مع منظمة البيمكو فى الأسبوع الأخير من مارس 2008 عن الوكالة فى مجال النقل البحرى

صرح اللواء بحرى / محسن المصرى أمين عام الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بأنه فى إطار سعى الإتحاد إلى تفعيل واحد من أهم أهدافه وهو رفع كفاءة العاملين فى النقل البحرى فى الوطن العربى والإطلاع على أحدث الخبرات العالمية فى هذا المجال.

فقد قام الإتحاد بتنظيم دورة تدريبية بالتعاون مع المنظمة العالمية BIMCO حول موضوع الوكالة بكافة أنواعها العاملة فى مجال النقل البحرى .

وتعقد هذه الدورة فى مدينة الإسكندرية فى نهاية شهر مارس من عام 2008.

وأضاف أيضاً بأن موضوع هذه الدورة أختير بناء على طلب من أعضاء الإتحاد والعاملين فى مجال النقل البحرى فى الوطن العربى، لما يمثله هذا الموضوع من أهمية بالغة لجميع العاملين بالنقل البحرى حتى يمكنهم من الإطلاع على المطالب والمواصفات العالمية لهذه المهنة والمصاعب والمشاكل التى يمكن مواجهتها وأساليب التغلب عليها.

وسيقوم خبراء عالميين مختارين بعناية ذو خبرة سابقة كبيرة فى شئون النقل البحرى و التحكيم البحرى ونوادى الحماية والتأمينات البحرية والتفتيش البحرى إدارة هذه الدورة و إلقاء محاضرات يعقبها تطبيق عملى لحالات مختلفة يقوم المشاركين بحلها .

وتنفذ هذه الدورة على مدار ثلاثة أيام يمنح نهايتها المشاركين شهادة دبلوم من المنظمة.



معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر ديسمبر 2007)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج: العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	طرق التقييم: مادة أولى	أخرى	عدد التظلمات	التحكيم
المركز المطور بالإسكندرية	2217	3.2 ساعة	24 ساعة	40 ساعة	67.2 ساعة	1900	317	18	-
المركز المطور بالدخيلة	5952	1.5 ساعة	42.5 ساعة	62.25 ساعة	106.25 ساعة	5059	893	5	-
المناطق اللوجستية بالإسكندرية	3780	0.14 يوم	0.89 يوم	2.05 يوم	3.08 يوم	3786	-	6	-
الإدارات المركزية التابعة	3576	1.01 يوم	104 يوم	155 يوم	3.6 يوم	2437	1139	6	3

ملامح القضاء على مر العصور

الجزء الثانى



بقلم/ هشام السيد أحمدانى باحث فى التاريخ والآثار

تحدثنا عزيزى القارئ فى العدد السابق عن مراحل تطور القضاء بإيجاز عبر العصور التاريخية منذ العصر الفرعونى إلى بدايات العصر الإسلامى واليوم نواصل عرض ملامح القضاء منذ عهد عمربن الخطاب وحتى العصر العثمانى وذلك على النحو التالى

-**فى عهد الأمويين** ظهرت الوثائق والمطالبة بالمستندات فى القضاء كتابة وأول من قام بذلك سليم بن غز وظهر قضاء المظالم أى يوجد قاضى إدارى أعلى من أى قاضى لجبر الحقوق للضعفاء من أصحاب النفوذ وذلك فى عهد عبد الملك بن مروان وظهر قاضى القضاه فى عهد العباسيين وظهرت المذاهب خصوصاً فى عهد الرشيد ووليه الأمين وعبد الله المأمون وشهد القضاء تقدماً فى عصر أحمد بن طولون فى مصر ومن بعده الأخشيديين

- **والعصر الفاطمى** كان القضاء على المذهب الشيعى فكان يوجد قاضيان الأول شيعى أمامى والثانى شيعى إسماعيلى وكان لهما الكثير من الأعوان فى مصر وغيرها من البلاد الخاضعة للحكم الفاطمى وفى الجرائم الكبرى كان الخليفة الفاطمى يفوض الوزير للفصل فيها ومن أبرز من تصدى للحكم الملك الصالح طلائع (ملحوظة كان الوزير يلقب بالملك)

- **وفى العصر الأيوبى** كان صدر الدين بن درباس أبرز قضاة صلاح الدين الأيوبى وكذلك بهاء الدين قراقوش (وقراقوش تعنى النسر الأسود) والجدير بالذكر أن السلطان الناصر صلاح الدين يوسف الأيوبى قد نجح فى القضاء على المذهب الشيعى وأمر بإغلاق المساجد الشيعية فى مصر ومنها الأزهر وعين قاضيين أحدهما شافعياً والثانى مالكياً وقد أبتنى المدرسة الصلاحية حول قبر الشافعى لتدريس المذهب الشافعى وللفصل فى القضايا فيها أيضاً وسار على نهجه كل سلاطين بنى أيوب ومن أشهرهم الملك الصالح نجم الدين أيوب بن الكامل بن العادل .

-**وفى عصر المماليك** وفى أوائل عصرهم كان يوجد قاضيان الأول للقاهرة والوجه البحرى والثانى للفسطاط والوجه القبلى بل وقد يتوحد القضاء فى يد قاضى واحد كما حدث للقاضى بدر الدين السنجارى فى عصر الملك المعز عز الدين أيبك.

وكان للقاضى ولاية النظر فى جميع القضايا جنائية ، مدنيه، شرعيه وكذلك عقود الزواج والبيع والوصية والأوقاف وكل ما يخص بيت المال وكان للقاضى الكثير من الأعوان وكان يلقب بقاضى القضاه وكان له الكثير من النواب كما سلف القول فى مختلف الأقاليم.

وكان وجوب النواب سبباً رئيسياً من وجهة نظرى – فى تعدد القضاه (قاضى لكل مذهب) فى عهد السلطان الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى فكل قاضى (حنفى أو مالكى أو شافعى أو حنبلى) يحكم بقواعد مذهبه.

وقد كان قاضى الشافعية فى وضع متميز بعض الشئ عن أقرانه من قضاه المذاهب الأخرى فكانت له ميزة النظر فى شئون بيت المال فقد أوضح المقريزى ذلك وأكده حين قال فى شأن قضاة الشافعية "وجعلهم الأرفعين" ومن مميزات تعدد القضاه حق المتقاضين فى إختيار أى قاضى يشاؤن ومن مساوئه كثرة الرشاوى والمغالطات فى الأحكام الصادرة والمحاباه لمصلحة أصحاب النفوذ فى ذلك العصر.

وكان السلطان وحده هو الذى يعين القضاة الأربعة والجدير بالذكر أن الظاهر بيبرس – وفقاً للراجح – هو الذى أدخل نظام تعدد القضاة بهذا الشكل ولعل السبب من وراء ذلك فى عقدى الشخصى كباحث هو أن السلطان الظاهر بيبرس – أعظم سلاطين المماليك – قد أعاد الخلافة العباسية مره أخرى بعد زوالها على يد هولاكوبن تولوى بن جنكيز خان بعد قتل الخليفة العباسى السابع والثلاثين المستعصم بالله ولكن بيبرس قد جعل مقر الخلافة هذه المرة فى مصر وكان بيبرس يلقب (بقسيم أمير المؤمنين) أى أنه ينوب عن الخليفة فى فتح البلدان الأسلامية وفى حكمها والدولة الإسلامية الكبرى ليست حنفية فقط أو مالكية فقط أو شافعية فقط أو حنبلية فقط بل المذاهب الأربعة مجتمعة وبذلك خطب بيبرس ود الشعوب الإسلامية ومس وازعهم الدينى بإعتباره نائب الخليفة بل كان هو فى الحقيقة مالك الأمر – بعد الله تعالى وليس للخليفة آلا لقبة كخليفة.ولم يول الظاهر بيبرس ولا المنصور قلاوون ولا الظاهر برقوق ولا الظاهر ططر ولا الاشرف قايتباى أحد القضاه لقاء مال.

وكان يحق للسلطان عزل القضاه والجدير بالذكر أن وجود القضاه لم يكن مانعاً لنظر السلطان القضاء بنفسه خصوصاً قضاء المظالم فى مواجهة كبار رجال الدولة لحماية الناس منهم فقد كان السلطان بيبرس يجلس فى يومى الأثنين والخميس فى دار العدل التى أنشأها للنظر فى القضايا بنفسه ومن ذلك أنه أمر بأزالة الزائد من منزل الأمير المرموق بدر الدين بيسرى لأنه أضر بجيرانه وحجب عنهم ضوء الشمس وكذلك عزل القاضى – بدر الدين السنجارى الذى تصرف فى أموال الوقف تحت يديه وأرسل السلطان بيبرس إلى زميل هذا القاضى ويدعى تاج الدين بن بنت الأعز وقال له السلطان (يا قاضى) هكذا تكون القضاه ؟؟؟ فقال له القاضى " يا سلطان البلاد كل شاة معلقة بعرقوبها وكذلك وبخ السلطان العظيم الأشرف خليل بن قلاوون القاضى بدر الدين بن جماعة لأنه كان يقذف فى حق زملائه من القضاه.. وليسمح لى عزيزى القارئ أن أخرج قليلاً عن الموضوع وأناشد الوزير الفنان السيد/ فاروق حسنى وزير الثقافة والسيد الدكتور/ زاهى حواس رئيس المجلس الأعلى للآثار المزيد من الأهتمام بضريح السلطان الأشرف خليل الذى تواجهه القمامة وتحاصره بما لا يليق بمكانة الأثر وصاحبه السلطان خليل مسترد عكا من الفرنجه . والآن نعود إلى حيث كان حديثنا والجدير بالذكر أيضاً أن القاضى ربما يجمع بين الكتابة والقضاء كالقاضى (قطب الدين الخضيرى فى عهد السلطان الأشرف اينال وقد جمع القاضى شهاب الدين أحمد بن فرفور بين القضاء والحسبه فى دمشق.

وكان القاضى يعين من قبل السلطان الذى يخلع عليه خلقه القضاء (التشريف) ثم ينزل فى موكب حافل من القلعة ثم يمارس مهام منصبه.وكان القضاه يأخذون أجوراً من المتخاصمين لقاء تصديهم للحكم وكثيراً ما كانوا يغالون فى هذه الأجور مما يعرضهم لغضب السلطان وقد سادت الرشوة فى هذا الوقت ومن أشهر القضاه فى العصر المملوكى البحرى والجركسى القاضى والأمام وسلطان العلماء الأمام عزالدين عبد السلام الشافعى المذهب وكذلك بدر الدين السنجارى – رغم غضب السلطان بيبرس عليه ألا أنه تولى القضاء لفترة لا يمكن أسقاطها من تاريخ القضاء فى مصر وكذلك القاضى تاج الدين بن بنت الأعز الشافعى المذهب والمشهور بالعلم والتقوى وصلابة الرأى فى الحق وكذلك القضاه " تقى الدين الحموى سنة 680هـ فى عهد الملك السعيد محمد بركة خان بن بيبرس وشمس الدين بن السلعوس أيام الأشرف خليل الذى كان قضاؤه وبالأعلى السلطان أنتهى بمقتل هذا السلطان العظيم فى تروجه بالقرب من دمنهور. وولى الدين عبد الرحمن بن خلدون المالكى المذهب أيام الظاهر برقوق وبدر الدين السعدى الحنبلى المذهب فى عهد الأشرف قايتباى وشهاب الدين أحمد الشيشيتى سنة 919هـ فى عهد محمد بن قايتباى وسرى الدين محمد بن الشحنة فى عهد السلطان قانصوه الغورى . وغيرهم من القضاه .

وفى العصر العثمانى:

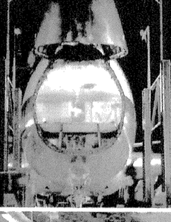
وبعد أن تحولت مصر إلى ولاية عثمانية بعد هزيمة السلطان العظيم طومابناى أثر خيانة بعض الأمراء المماليك الخائنين أمثال خايربك وجان بردى الغزالى وغيرهم – على يد السلطان العثمانى سليم خان الأول فى موقعة الريدانية سنة 1517م أخذ السلطان العثمانى قاضى القضاه إلى الأستانه ومعه سائر القضاه المميزين وعزل كذلك العديد من القضاه وأرسل قاضياً بمعرفته إلى مصر وكان يعد قاضياً للقضاه فى مصر وكان يستمر فى منصبه لمدة عام واحد فقط فكان هذا من مساوئ هذا النظام – (القاضى – التكالب على الأموال طول هذه الفترة وأيضاً يعد القاضى التركى خير تمثيل للسيادة العثمانية على مصر والجدير بالذكر أن العثمانيين تحولوا عن المذهب الشافعى فى القضاء إلى المذهب الحنفى وإلى اللقاء مع الجزء الثالث والأخير إن شاء الله تعالى .

***





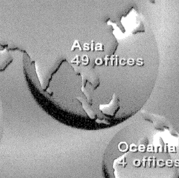


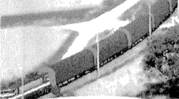


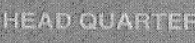




Europe
127 offices









Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

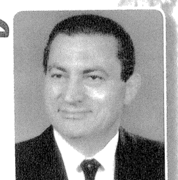
TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE UK LTD. EVERGREEN MARINE HONG KONG LTD.

بهاء حلمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر



يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

محمد عصام الدين عبدالمنعم

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

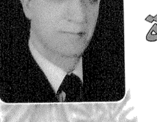
رئيساً لمجلس إدارة

الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

ويتمنون لسيادته



كل تقدم وازدهار ونجاح

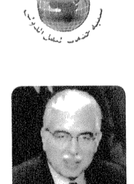


فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

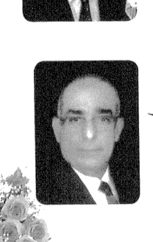
محمد حسنى مبارك

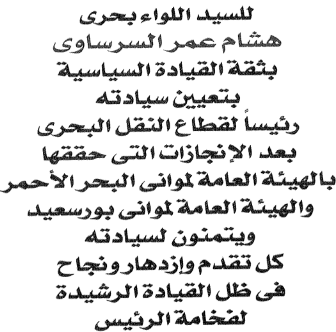




شعبة خدمات النقل الدولى
لواء/ مازن نديم
رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة
يتقدمون بخالص التهنئة القلبية

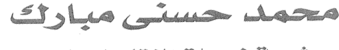






للسيد اللواء بحرى
هشام عمر السرساوى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لقطاع النقل البحرى
بعد الإنجازات التى حققها
بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
والهيئة العامة لموانى بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم وازدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس





محمد حسنى مبارك

شعبة خدمات النقل الدولى
لواء/ مازن نديم
رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة
يتقدمون بخالص التهنئة القلبية

للسيد الأستاذ
أحمد فرج سعودى
وكيل وزارة المالية
بالثقة الغالية التى أولتها سيادته
القيادة السياسية
بتعيينه
رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك
ويتمنى لسيادته دوام التقدم والنجاح







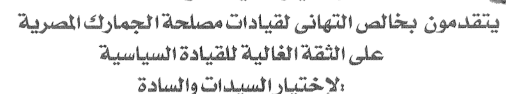


شعبة خدمات النقل الدولى



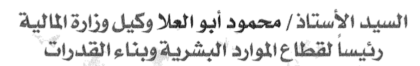
لواء/ مازن نديم

رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة
يتقدمون بخالص التهانى
لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار السيدات والسادة:



يتقدمون بخالص التهانى لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار السيدات والسادة:





السيد الأستاذ/ محمود أبو العلا وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات

السيد الأستاذ/ رؤوف حسين وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع المنطقة الشمالية والغربية



السيد الأستاذ/ على عبد الحليم وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والمحمودية





السيد الأستاذ/ فؤاد الخباطى وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية لجمارك الدخيلة

الأستاذة چورچيت راتب وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية لجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية

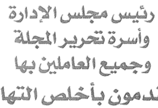
السيد الأستاذ/ أبو العباس الصيفى وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع الشئون الإدارية والمالية والأمن

السيد الأستاذ/ محمود سالم وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع شئون المصلحة

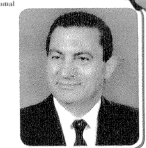
الأستاذة/ نادره صالح وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع الإلتزام التجارى

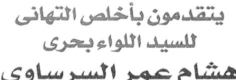
قطاع النقل البحرى





رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها



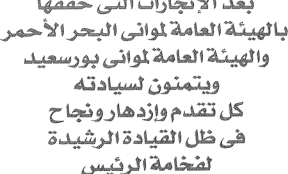


يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى





هشام عمر السرساوى
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لقطاع النقل البحرى



بعد الإنجازات التى حققها
بالهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
والهيئة العامة لموانى بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم وإزدهار ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

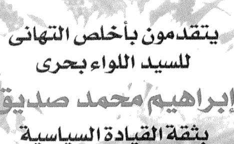


رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها





يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى



إبراهيم محمد صديق
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيسا لمجلس إدارة
الهيئة العامة لميناء بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم ونجاح وإزدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس







محمد حسنى مبارك



شعبة خدمات النقل الدولى
لواء/ مازن نديم
رئيس مجلس الإدارة
وأعضاء مجلس الإدارة

يتقدمون بخالص التهانى
لقيادات مصلحة الجمارك المصرية
على الثقة الغالية للقيادة السياسية
لإختيار كل من السادة
السيد الاستاذ/ عدلى عبد الرازق
وكيل وزارة المالية
رئيساً لقطاع النظم والإجراءات
السيد الأستاذ/ سعيد زايد وكيل وزارة المالية
رئيساً للإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية
السيد الأستاذ/ محمود عيسى
مديراً عاماً للإدارة العامة للسياسات والإجراءات الجمركية

نشأت الديهى يكتب
eldeehy@Yahoo.com

غذاء المصريون في مصيدة الطاقة البديلة



لابد أن تبحثوا عن مصادر جديدة للطاقة .. إننى أدعوا الشعب الأمريكى أن يقلع عن هذا الإدمان .. والإدمان الذى أقصده هو إدمان (البترول) ! إننى أدعوا علماء أمريكا إلى البدء فورا فى البحث عن مصادر جديدة وآمنة للطاقة !! تلك العبارة قالها رئيس الولايات المتحدة الأمريكية جورج بوش أثناء إلقاءه خطابه السنوى حول (حالة الإتحاد) فى العام الماضى ، وبالفعل بدأ العلماء الامريكيون فى إنجاز ما طلبه منهم رئيس الدولة وتوصلوا إلى مصادر أخرى للطاقة وللأسف الشديد كانت تلك المصادر على حساب رغيف الخبز للعديد من الشعوب الفقيرة ..

لقد توصل العلماء إلى استخراج الطاقة من الحاصلات الزراعية وخصوصا الذرة لإستخراج الإيثانول كطاقة طبيعية بديلة للمصادر التقليدية وبدأت تلك الصناعة تنتشر وبدأت الإستثمارات تتجه صوب هذه الصناعة التى أصبحت جاذبة الى حد بعيد ، وبالطبع فإن هذه الصناعة تحتاج إلى المدخلات الزراعية التقليدية والطبيعى هنا أن الطلب لابد وان يزيد على تلك المدخلات وحتماً سترتفع أسعار هذه الحاصلات مما يغرى المزارع الأمريكى بالتوسع فى زراعة تلك المحاصيل وحتماً سيكون ذلك التوسع على حساب زراعات أخرى خصوصا القمح وهنا لا نحتاج إلى ذكر أن الأسعار سترتفع إلى مستويات قياسية داخل الولايات المتحدة ومن ثم خارجها .. وهنا فى مصر لابد من وقفة جادة وحاسمة حول مسألة (زراعة القمح) فالشئ الذى يعرفه الجميع وأعتقد أن أحدا لا يستطيع أن يختلف حوله أن السياسات التى اتبعت فى الماضى وتلك المتبعة حاليا هى سياسات أقل ما توصف به أنها خاطئة والكارثة الحقيقية أنه لا توجد إستراتيجية واضحة مطمئنة بالنسبة لزراعة القمح ، بيد أن الحلم الضائع هو حلم (الإكتفاء الذاتى من القمح) وأتساءل بينى وبين نفسى هل الوزير الحالى للزراعة يضع على جدول أعماله وفى مقدمة أولوياته هذا الموضوع الأخطر من الناحية الإستراتيجية وهو زراعة القمح فى محاولة جادة للإكتفاء الذاتى من هذا المنتج الاستراتيجي .. إننى أتذكر أن الدكتور يوسف والى حينما كان وزيرا للزراعة كان يعدنا بأن هناك خطة خمسية وأخرى عشرية للإكتفاء الذاتى من القمح ، وذهب الدكتور والى ولم نكتفى ذاتيا سوى من الفراولة والكانتلوب !! ثم جاء المهندس أحمد الليثى كوزير من طبقة (الفنيين أو ما يسمونهم بالتكنوقراط) وبدأ الرجل فى وضع سياسة أو خطة واضحة المعالم للتوسع فى زراعة القمح وبدأ بالفعل فى تنفيذ مخططه وسياسته ، لكن تلك السياسة لم تجد من يساندها ويدعمها على مستوى الفكر الإستراتيجي !! بيد أن صراعاً عنيفاً قد دار وراء الكواليس بين فريقين :

الأول: فريق يؤمن بأن من يزرع قمحه يضمن غذاؤه ومن يملك غذاؤه يملك قراره

الثانى: فريق ينظر إلى (القمح) على أنه (سبوبة) ولن تتحقق تلك السبوبة إلا بعملية الإستيراد والإستيراد سيكون غير مجدى فى حالة وصول مصر إلى حالة الإكتفاء الذاتى عن طريق الزراعة ، لذلك لدى إحساس بأن هناك مقاومة عنيفة من الفريق الثانى لتوجهات الفريق الأول ، فاستيراد القمح يدر المليارات على أصحاب الحظوة من المستوردين ، ولدى شعور غريب بأن موقف وزير الزراعة السابق المهندس أحمد الليثى قد كلفه منصبه الوزارى ، وهذا إحساس خاص لا يرقى لدرجة المعلومة بالطبع !!والقضية هنا ليست قضية وزير يأتى أو وزير يروح ، وليست قضية أى فريق ينتصر وأى فريق ينال الهزيمة

كل هذا ليس موضوعى ولا أهتم بتفاصيله من قريب أو بعيد ، إن كل ما يهمنى فى هذا الصدد هو البحث عن آليات سريعة وعاجلة وقابلة للتنفيذ حتى تنتقل مصر من مربع إستيراد القمح إلى مربع الإكتفاء الذاتى منه وهذه الآليات لن ترى النور دون أن يكون هناك مشروع قومى يلتف حوله الجميع .. جميع فئات المجتمع ذووا الصلة من مزارعين و مستثمرين فى مجال الزراعة ، وفلاحين بسطاء وخبراء زراعيين وخبراء مراكز البحوث الزراعية وأساتذة الجامعات من الزراعيين ورجال الإقتصاد والسادة المسؤلين فى الحكومة وبخاصة وزارة الزراعة .. لابد أيضا أن تكون الاحزاب السياسية جاهزة ببرامجها المختلفة وبالحلول البديلة وفق كافة السيناريوهات ، الخلاصة لابد أن يشارك الجميع كل حسب إمكانياته وحسب موقعه .. المهم أن يشارك الجميع والمشاركة الجماعية هى الشرط الاهم كى يكون هناك مشروعا قوميا مثل مشروع (زراعة القمح) إننى أدعو الدكتور يوسف والى والدكتور سعد نصار والدكتور عبد الرحيم شحاتة والمهندس أحمد الليثى أن يجتمع هؤلاء وينظروا جميعاً للمستقبل ونترك الماضى قليلا بهمومه ومآسيه وخلافاته يجب أن ينحى هؤلاء (الكبار) مكانا ومكانة خلافاتهم - إن كان بينهم خلافات - من أجل مصر الوطن والشعب والتاريخ ، إننى أدعو هؤلاء العظماء فى مجالهم أن يجتمعوا على مائدة واحدة ويتم دراسة الموقف من كافة الجوانب ثم تصدر التوصيات العملية ويتم وضعها أمام متخذ القرار ليتم صياغة إستراتيجية واضحة ، فالقضية كبيرة وخطيرة وتستحق الاهتمام .. و لابد أن يكون هناك تحرك سريع وعلى كافة الأصعدة السياسية والإقتصادية

فيما يبدو

* *أن الروح والحب والأداء الجماعى هما الأدوات الفعالة التى إستخدمها المنتخب القومى فى بطولة أمم أفريقيا لذلك كان الفوز بالبطولة هو النتيجة الحتمية لإستخدام تلك الأدوات*

* *لو إستخدمنا الأدوات الثلاثة (العمل الجماعي و الحب والإخلاص) فى كافة المواقع الإنتاجية فحتماً سيكون النجاح هو الناتج النهائى ، وهنا لابد من استثمار أجواء الإنتصارات الكروية فى كافة المواقع الأخرى.*

* *قال العالم الكبير أحمد زويل إن مصر بها أشياء كثيرة جيدة وجميلة وضرب المثال بنفسه وقال (فى مصر تعلمت وفى مصر الاسرة وفى مصر الأمل وأضاف أن أمريكا ليست جنة الله فى أرضه لكنها تعطى من يعمل التقدير الذى يستحقه*

* *قال لى الدكتور عبد العزيز حجازى رئيس الوزراء الأسبق أن مصر قامت بتجربة جميع الأنظمة .. النظام الرأسمالى والنظام الإشتراكى والنظام المختلط والآن تقوم بتطبيق توليفة مختلطة ولا يوجد حل حقيقى سوى البحث عن المبادئ الإسلامية ولكن ليست مبادئ (الإسلام هو الحل) الخاصة بالإخوان.*

لغز علم الفراسة (الجرافولوچى)
ومهارة تحليل الشخصية

بقلم/ وسام غنيم

فى هذا العدد نستعرض موضوع شيق وربما يكون غريباً لدى الكثير من الناس. فمن منا لم يقابل شخصا فى حياته قام بتحليل شخصيته تحليل عميقاً وأندهش ولم يعرف كيف عرف ذلك..؟
ومن منا قد تمنى أن يصبح محللاً لشخصيات من حوله ويستطيع أن يتنبأ بسلوكهم وأفعالهم وقبل البدء فى شرح اللغز وهو علم الجرافولوچى أى علم الفراسة وتحليل الشخصية.

نستعرض أولاً: تعريف الشخصية.

فالشخصية: هى كل جسم له إرتفاع وظهور إنساناً كان أو غير إنسان أما الإنسان فلفظ الشخصية يمثل الجانب المادى منه - أما الجانب الروحى فقد إستخدم العرب ألفاظاً أخرى للتعبير عنه وعليه فإن معنى كلمة الشخصية يشمل باطن وظاهر الإنسان.

وقد عرف علماء النفس (الشخصية) بأنها مجموعة ما لدى الفرد من إستعدادات ودوافع ونزعات وشهوات وغرائز فطرية وبيولوجية وكذلك ماليه من نزعات وإستعدادات مكتسبه. وبعد أن قمنا بتحليل مختصر لتعريف الشخصية سوف ننتقل إلى مرحلة اخرى وهى برنامج تحليل الشخصية.

إن برنامج تحليل الشخصية عن طريق خط اليد وقوته اللامحدودة تعطيك القدرة على:

1 - التعرف على شخصيتك الخاصة ونظامك المفضل فى التعامل مع الآخرين.
2 - فهم ومعرفة النفسيات البشرية وبالتالى تحقيق الآلفة والتوافق التام معهم.
3 - معرفة أنماط البشر وكيفية تفكيرهم لتحقيق الإنسجام والتواصل معهم.
4 - فن التأثير فى الآخرين.
5 - إبهار الآخرين بما سنستكشفه من سلوكياتهم.
6 - تحليل تام للشخصية بحيث يصبح الشخص الذى أمامك وكأنه كتاب مفتوح .

* قبل شرح البرنامج لابد أن نعرف فيم يبحث علم الجرافولوجى.

فهو مختص فى معرفة النظام التمثيلى للشخص (بصرى - سمعى - حسى) من خلال نظره واحدة فقط إلى الخط (فى عشر ثوانى)

- هل الشخص مزاجى - أم قائد - هل يحب المؤانسه.
- هل ذو طاقة عاليه - هل يحترم الذات - هل تلقائى - هل عدوانى
- هل إجتماعى - هل ناضج - هل دبلوماسى - هل عصبى - هل واعى - هل حماسى - هل عاطفى (رومانسى) - هل مثابر - هل لطيف .
- هل ذو تفكير واضح - هل أمين - هل ودى - هل متفائل - هل متعاون -هل انطوائى الذات
- هل صبور- هل قوى الإرادة - هل كثير الكلام.
- هل مقتصد أو بخيل - هل مهمل - هل كريم - مدى ثقة الشخص بنفسه
- هل مثير - هل متلهف - هل عجول - هل معادى - هل خجول .
- هل غير ودى - هل مندفع - هل ذكى - هل متهكم - هل تحليلى - هل منجز فى العمل
- هل يجيد الحكم على الأشياء - هل مرن - هل موضوعى.
- هل مبدع - هل منضبط - هل مبادر -هل منشد للكمال
- هل باحث - هل منظم - هل حاسم - هل لديه قدرة للوصول إلى التفاصيل
- هل شخصية ناعمة -هل عامل مجد - هل مسؤول.

* كل هذه العوامل وغيرها يمكن للخط أن يعكسها:

هذا العلم يوضح بالرسم ما يدور بالمخ والجهاز العصبى.

O فالدائرة : تعنى أن الشخص : كريم / متعاون/ يحب السلام/مسامح / سلمى/ كتوم ولكنه ينتقم بقوه إذا غضب / صبور- متفتح - حليم غالباً هادئ عند التحدث - عادة يميل إلى اللون الأزرق.

□ المربع: يعنى محدود فى التعامل مع الآخرين - طاقته محبوسه هادئ هدوء ظافر - مقتصد - حذر - متوتر نوعاً ما من الداخل - يستجيب للضغوط الخارجية - عادة يضغط بقوة على الورق عند الكتابة - فى العادة يميل إلى الل[illegible] الأصفر.

* النجمة: متزن - منضبط - [illegible] الحكم على الأشياء - منتظم الطاق[illegible] يحقق ما يطلب منه - مرن - حساس - هادئ- منجز فى عمله -موضوعى - مثالى فى التعامل - يميل إلى اللون البرتقالى.

△ المثلث: يعنى حكمة سريع على الأشياء -طاقته عاليه (عصبى) يتعرض للضغوط بسرعه - سريع الإنفعال - حاسم - مندفع .

- يمكن أن يعبر عن رأيه دون النظر إلى العواقب - عجول - شخصية قوية - مزاجى - متعب فى التعامل - يميل إلى اللون الأحمر .

*** الخطوط والأشكال المتكررة توحى عن شخص:**
- صبور - مثابر- منهجى - لدية قدرة فائقة على التركيز
- كتابته متجانسة - عادة يكون دبلوماسياً(حكيم)
- قد يكون ماهراً فى المراوغة - مبدع - ذو تفكير واضح.

*** الورود والأزهار توحى عن شخص:**
- إجتماعى ودود - حساس- يحب الدفء
- شخصية ناعمة - متفتح

*** رسم الحيوانات والأسماك والطيور توحى عن شخص:**
يحب الدفاع وحماية الآخرين (غالباً تكون عند موظفى الخدمات الإجتماعية) - يحب الحيوانات - حساس - معبر - يحب الهدوء وراحة البال.

*** رسم القلوب توحى عن شخص:**
- عاطفى أو عاشق - عاده لدية قدرة على إستمالة قلوب الآخرين
- يحب المؤانسه - لطيف - رومانسى .

*** رسم وسائل النقل المختلفة توحى عن شخص:**
- يحب السفر - يحب العطلات - إجتماعى
- منفتح - مرح - لديه روح المغامرة - يحب الحياة

*** رسم كتب متراكمة بعضها فوق بعض توحى عن شخص:**
- مجهد (متعب) قد ينهار بسهولة - مثابر أنطواف

*** رسم أنواع الفواكهة والطعام توحى عن شخص:**
- يحب الأكل أو قد يكون على العكس يحب التحفيف والتخسيس (لأنه حارم نفسه منها)

*** خطوط متقاطعة و متشابكة توحى عن شخص:**
- يحس بالإختناق وكأنه مسجون
- لديه رغبة للحرية - يشعر بأن أعماله مقيده

*** رسم الأسلحة كالمسدسات ، المدافع، السيوف يوحى عن شخص:**
- يحب المنافسة - الحاجة لإثبات الرجولة - يحب الجنس عاده .

*** رسم السلم أو عتبات الدرج توحى عن شخص:**
- طموح ويحب التقدم للأمام - متفاؤل - منشد للكمال

*** رسم الأشكال القضيبية توحى عن شخص:**
- لدية غريزة جنسية قوية - متلهف - جرئ

*** رسم الأشكال الهندسية المتفرقة (مربعات - مثلثات - دوائر ...) توحى عن شخص:**
- تفكيره منظم - لديه مهارات ومخطط جيد - كفاته عاليه

*** أشكال متنوعة و مختلفة كالنجوم والشمس والقمر وأجرام سماوية توحى عن شخص:**
- متفاؤل - طموح - منشد للكمال - يرغب فى إثبات نفسه
- عاده نجده يكتب بخط كبير أو يبدأ كتابته بحروف كبيرة أو يمد فى الحروف.

*** رسم الأشكال المجردة (خطوط أو رسم عشوائى ليس لها أى دلالة) توحى عن شخص:**
- متوتر - لديه صعوبة وأضطرابات فى التركيز - غالباً ما يكون عصبياً عاده لديه فراغ كبير فى حياته لا يحسن أستغلاله.

*** رسم الألعاب الذهنية المخططه (X80) والشطرنج توحى عن شخص:**
- تنافسى / يلعب من أجل الفوز - كتابته سريعة - يشبك عاده بين الحروف - ذو حماس قوى أو عصبية زائدة

وهكذا قد قدمنا تحليل مختصر لعلم الفراسة والجرافولوجى لنساعدك عزيزى القارئ أن تتعرف على من حولك بسهولة دون أى معاناة

رؤية مصرية :

الأسرة الملكية ..وإزاحة الغبار عن كتب التاريخ المنسية

الحلقة الثالثة

بقلم ولاء حمزة

كما عاهدناك عزيزى القارئ سنستكمل فى هذا العدد سرد بعض من قصص الأسرة الملكية حيث سنتناول قصة تعارف ونهاية الملك فاروق مع كلاً من الملكتان فريدة وناريمان .. وأيضاً سنتعرف سوياً على بعض من الذكريات الدفنية للأميرة فريال أبنة الملك فاروق عن السنوات القليلة التى عاشتها فى مصر (13 عاماً) مع الإشارة إلى موقف المملكة العربية السعودية النبيل مع والدها الملك وهم خارج البلاد..

"فاروق وفريدة" وقصة حب أقرب إلى الخيال

– لقد تزوج الملك فاروق مرتين.. الأولى كانت وهو فى سن الثامنة عشرة وذلك من صافيناز يوسف ذو الفقار باشا (الملكة فريدة فيما بعد) والمرة الثانية من ناريمان صادق التى لقبت بعد ذلك بالملكة ناريمان وهو فى سن الـ31 ولكن كيف كانت قصة التعارف بين فاروق وفريدة؟

– كانت الرحلة الملكية إلى أوروبا فى شتاء 1937م هى الخطوة الأولى فى سبيل معرفة الملك فاروق لطباع فريدة ومن ثم خطبتها.. لقد كانت والدة فريدة "زينب هانم ذو الفقار" وصيفة الملكة نازلى وكان من الطبيعى أن ترافق الأسرة الملكية فى رحلتها هى وأبنتها فريدة وكان المقصود من هذه الرحلة هو خلق صداقة متيمة بين فريدة وبين صاحبات السمو الأميرات فوزية وفائزة شقيقات الملك..

– وبعد هذه الرحلة وفى ليلة من ليالى أغسطس 1937 كان الملك فاروق بمصيفه بالإسكندرية فذهب بسيارته إلى سراى يوسف بك ذو الفقار وكيل محكمة الأستئناف المختلطة وكانت فى استقباله الملكة فريدة حيث كان والدها فى بورسعيد لاستعداده للسفر إلى لبنان ووالدتها فى هذه الأثناء كانت موجودة بسراى حسين صبرى باشا لتقضى سهرتها مع أسرته وحينما سأل الملك فاروق الفتاة الجميلة (فريدة) أبنة السابعة عشرة هل تقبله زوجاً لها أحنت رأسها بالموافقة وقالت: ده شرف عظيم يا مولاى .

فصحبها الملك فاروق فى سيارته إلى والدتها حيث أخبراها بما كان بينهما فذرفت من عينيها دموع الفرح وقالت للملك : تلك نعمة من الله وشرف كبير فطلب منها الملك أن يظل أمر الخطبة سراً بينهما حتى يفاتح والد العروسة (يوسف بك) فى الموضوع بنفسه.

– فأرسلت "زينب هانم" برقية إلى زوجها فى بورسعيد تطلب منه أن يلغى سفره إلى لبنان ويعود بأسرع وقت إلى الإسكندرية .. وعندما أبلغه حكمدار بوليس بورسعيد بالبرقية انزعج وقلق بشدة ولكن بالطبع لم يكن يتخيل أن الغاء السفر يكون بسبب أن تصبح أبنته ملكة على مصر. وعاد يوسف بك ذو الفقار من بورسعيد إلى الإسكندرية وقابل الملك فاروق الذى طلب منه يد ابنته ثم اعلنت الخطبة رسمياً وعندما زارهم الملك فاروق لأول مرة بعد الخطبة حمل معه الهدايا كما أشرنا فى "الحلقة الأولى" هذا بخلاف الهدايا اليومية والزهور النادرة والفواكه الحديثة الظهور والأسماك التى يصطادها بنفسه.

– كان يقضى الملك فاروق مع خطيبته (صافيناز – فريدة) معظم سهراته فى بيتها مع عائلتها التى كان يزورها دون إذن مسبق فكثيراً ما كان يفاجئهم بزيارته . وفى يوم وبعد إعلان الخطبة رسمياً فوجئ فاروق بصورة خطيبته تملأ الصحف والمجلات فتوجه إلى بيتها وطلب من والدها كل الصور التى تخصها ووضعها فى صندوق وأخذه معه إلى سراى المنتزة واستدعى أحد مصورى البلاط الملكى الذى التقط لها مجموعة من الصور أحتفظ بها فيما عدا أثنتين سمح بنشرهما وذلك حرصاً منه على أن تنشر لخطيبته صور وهى ترتدى فيها ثوباً طويل الأكمام يغطى الصدر والظهر لتكون فى مظهر من مظاهر الإحتشام .

طلاق "الملكة فريدة" أغضب الشارع المصرى كثيراً:

برغم حب الشعب للملكة فريدة إلا أن فاروق كان يسعى جاهداً لتطليقها بسبب كثرة الخلافات بينهما وغيرتها وأيضاً بسبب إنها لم تنجب له سوى البنات وكان يطمع فى وريث تلده له ليتولى العرش من بعده.. وطلقها بالفعل ثلاثاً واختفى حتى عثرت عليه شقيقاته منزوياً فى غرفته يبكى بحرقة حيث كان يحب فريدة كثيراً ولكن كثرة المشاكل عكرت صفو حياتهما..

وغضب الشعب المصرى أثر هذا الطلاق غضباً شديداً حيث كان الشعب يحب فريدة ويكن لها أحتراماً كبيراً.. وبعد الطلاق حاول فاروق جاهداً الزواج من الأميرة فاطمة أرملة الأمير عمر طوسون إلا أنها رفضته وتزوجت نبيلاً برازيلياً مما أثار حنق فاروق عليها. إلى أن جاء عام 1951م وبالتحديد يوم 11 فبراير وهو اليوم الذى بلغ الملك فاروق عامه الـ 31 ليعلن رسمياً نبأ خطبته إلى الآنسة ناريمان صادق التى لقبت بعد ذلك بالملكة ناريمان وكانت هذه هى زيجته الثانيه.

لماذا أختار الملك فاروق "ناريمان"؟

– ولدت ناريمان حسين فهمى صادق بالقاهرة فى 1933/10/31م والدها كان وكيل وزارة المواصلات وهو من أعيان مصر أما والدتها فهى أصيلة هانم أبنة كامل محمود من أعيان محافظة المنيا. وكان والدها يخاف عليها بشدة فهى وحيدة والديها ففضل والدها عدم إلحاقها بمدارس اللغات البعيدة عن السكن على أن تلتحق بمدرسة مصرية عادية كانت تلاصق الفيلا التى تعيش فيه وتعرف عليها الملك فاروق أثناء تواجده فى محل أحد كبار الجواهرجية حينها يدعى أحمد نجيب باشا بشارع الملكة فريدة (عبد الخالق ثروت حاليا) وكانت هى بالمصادفة متواجدة فى ذلك الوقت بالمحل فأعجب بها ولكنها كانت مخطوبة للدكتور زكى هاشم المحامى.

–كانت ناريمان تمتلك كل الشروط والمواصفات التى أرادها فاروق لمن ستكون ملكة مصر وزوجته المقبلة خلفاً للملكة فريدة وكانت هذه الشروط هى أن تكون الزوجة وحيدة والديها وأن يكونا قد طعنا فى السن لكى لا ينجبا طفلاً آخر والشرط الثانى الا يجرى فى عروقها أى دماء سورية أو لبنانية أو تركية أو دماء أجنبية بحيث تكون فتاة مصرية خالصة مائة فى المائة أما الشرط الثالث فهو أن تكون من الطبقة المتوسطة العليا ولا تكون من طبقة الباشوات والشرط الرابع والأخير أن تبلغ من العمر 16 عاماً وأن تكون قادرة من الناحية الجسمانية والصحية على أن تحمل له طفلا ولذا حظيت ناريمان كل الرضا والقبول من الملك فاروق إلا أن والدها كان يعارض هذا الزواج حيث كان عليه أن يفسخ خطبتها أولاً كما أن والدها أصيب بالقلق والفزع من أن يكون طلب الملك مجرد نزوة وخطيب أبنته أستقبل الأمر بوعى كامل وبالفعل تم فسخ الخطبة وتعلمت ناريمان مختلف الأتيكيت والسلوكيات التى تؤهلها أن تكون ملكة حيث سافرت إلى روما لتعلم ذلك.

وبعد عودة ناريمان من السفر ويوم عيد ميلاد الملك فى 11 فبراير 1951 تم إعلان الخطبة وأرتدت فستاناً بديعاً واضعة القليل من المكياج وشعرها الذهبى مصفف بطريقة رائعة وتم الأحتفال بإضاءة النصب التذكارية وتم ظهور الجيش فى عروض عسكرية مع عمل عروض جوية وتم توزيع الوجبات المجانية والأراضى الزراعية على الفلاحين الذين لا يملكون أرضاً فقد كان الملك ينتظر من هذا الزواج أن يرزقه الله بولى العهد بعد أن رزقة الله بثلاث أميرات من الزيجة السابقة وبعد الخطبة بـ4 أشهر فقط تم الزفاف وحققت الملكة ناريمان أمنية فاروق وانجبت له ولى العهد يوم 16 يناير 1952 م وحدث ما حدث بعد ذلك من ثورة وتنازل عن العرش.

فاروق وناريمان وكيف كانت النهاية؟

– لم تدم سعادة فاروق وناريمان بمولد ولى العهد طويلاً حيث قامت ثورة يوليو وتم إسقاط الملكية حيث تغيرت الأوضاع فى لمح البصر وأضطرت ناريمان الرحيل مع زوجها الملك المخلوع والأمير الصغير (ولى العهد) أحمد فؤاد إلى أيطاليا وهناك لم تحتمل الخلافات التى نشبت بينها وبين فاروق دون أى أمل فى إصلاحها ولا فى أستمرار هذا الزواج. فقررت العودة إلى مصر بعد أن خيرها فاروق بين البقاء معه وبين عودتها بدون أبنهما فعادت إلى مصر وعاش الأمير الصغير مع والده ولم تره إلا بعد عامين حينما سمح لها فاروق أن ترى أبنها لأول مرة فى عام 1955م حيث تم الطلاق من الملك فاروق فى شهر فبراير 1954م بعد زواج دام 4 سنوات إلا 3 أشهر فقط .

"فريال فاروق" سمو الأميرة ورحلتها مع الذكريات الدفينة

ظهرت الأميرة فريال أبنة الملك فاروق فى العديد من وسائل الأعلام مؤخراً ولكن أول ظهور إعلامى لها كان من خلال فيلماً تسجيلياً لبنانياً يحمل عنوان "قدر أميرة" ومن ثم القاهرة اليوم وغيره من برامج الفضائية وإليك عزيزى القارئ بعض الأعترافات والذكريات عن الحياة الملكية وما بعدها على لسان الأميرة فريال:

13عاماً هو عمر الأميرة فريال حينما أندلعت الثورة وكان أسلوب حياتها هى وأخواتها حتى هذا العمر يتلخص فى الأستيقاظ من النوم مبكراً الساعة 8 – 8:30 ثم الفطار وبعده يتم تدريس العربى والفرنسى طوال الصباح والساعة الواحدة تقريباً يكون موعد الغداء وبعد الظهر ممارسة الرياضة من ركوب خيل وجمباز ولعب وفى الليل عزف البيانو والقراءة والنوم كان فى حدود الساعة 8 – 8:30 أيضاً . أما عن علاقة الملك والملكة بالبنات فكانت الملكة فريدة تلعب مع بناتها والملك كان يهرب من مكتبة لأوقات قليلة للعب معهم نظراً لأنشغاله الدائم فكان يسرق بعض من الوقت لأجلهن.

–قبل طلاق الملكة فريدة من فاروق كانوا يعيشوا فى قصر عابدين وفى الصيف المنتزة على البحر وبعد الطلاق كانو يعيشوا فى قصر القبة.

–لم تشعر الأميرة فريال بحزن الملك فاروق على أنها لم تولد ولداً ليكون ولى العهد فى أى يوم من الأيام فلقد عمت الفرحة كل مصر يوم ولادتها كما خصصت جوائز مالية لكل العائلات التى أنجبت أطفال فى هذا اليوم فلم تشعر يوماً بفرق المعاملة خاصة بعد مجئ الأمير الصغير أحمد فؤاد.

–فى أكثر من حديث صحفى وإعلامى للأميرة فريال أشارت إلى حزنها الشديد على الإتهامات التى توجه ضد الملك فاروق حتى يومنا هذا من ظلم وإدعاءات كاذبة فهى تشعر بظلم شديد وقع على والدها وعليهم جميعاً.



(الأميرة فريال مع والديها)

– عندما سئلت الأميرة عن كيفية معيشتهم فى إيطاليا حيث عاش الملك فاروق فى نابولى ثم كابرى ثم روما ثم مونت كارلو وأرسل الفتيات ومن ثم أبنه الأمير فؤاد إلى مدرسة أروزى فى سويسرا فكيف أستطاع كل ذل حيث دائماً يتم التأكيد على عدم وجود حسابات مصرفية سرية مع عدم أخذهم أثناء الرحيل سوى أشياء بسيطة فقالت : العائلة الملكية السعودية لها فضل كبير علينا بعد الله لولاها ما كنا نستطيع أن نعيش فى الخارج فكانوا دائماً يساعدوا والدى ومصاريف المدرسة أيضاً لأن والدى لم يكن يصدق إنه سوف يجئ يوم ويترك فيه مصر ..

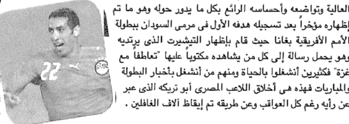
عزيزى القارئ : فى العدد القادم إن شاء الله سنتعرف كيف كانت النهاية مع عرض أرشيف لأهم وأندر الصور الملكية .. فانتظرونا.

منوعـات إنترناشـــيونال

أرقام وحقائق مصرية:

- 9.8 مليون هو عدد السائحين الوافدين إلى مصر عام 2007/2006 مقابل 4.3 مليون 2002/2001 بنسبة زيادة بلغت 128%.
- 24.4 مليون مشترك هو عدد مشتركى خطوط التليفون المحمول فى مصر حتى أول يوليو الماضى مقابل 4 ملايين فى أول يوليو 2002 بمعدل زيادة بلغت 510% (المصدر : المصرى اليوم عن مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار فى مجلس الوزراء)

من عالم الرياضة : أبو تريكة بإحساسه أيقظ الغافلين



وفقاً لاستطلاعات الرأى التى جرت فى نهاية العام الماضى 2007 حصل أبو تريكة على لقب الأكثر شعبية فى مصر وذلك لم يكن بفضل موهبته الكروية لوحدها إنما كان بفضل أخلاقه العالية وتواضعه وأحساسه الرائع بكل ما يدور حوله وهو ما تم إظهاره مؤخراً بعد تسجيله هدفه الأول فى مرمى السودان ببطولة الأمم الأفريقية بغانا حيث قام بإظهار التيشيرت الذى يرتديه وهو يحمل رسالة إلى كل من يشاهده مكتوباً عليها "تعاطفاً مع غزة" فكثيرين أنشغلوا بالحياة ومنهم من أنشغل بأخبار البطولة والمباريات فهذه هى أخلاق اللاعب المصرى أبو تريكه الذى عبر عن رأيه رغم كل العواقب وعن طريقه تم إيقاظ آلاف الغافلين .

حكمة العدد:

عزيزى القارئ: إذا خانك أحد مرة فهذا خطاه هو .. ولو خانك مرتين فهو خطئك

نقص الماء يؤثر على الذكاء:

معظم الناس يتناولون الماء فقط عند شعورهم بالعطش وهذا خطأ حذرت منه دراسة بريطانية أثبتت أن كلما تناول الإنسان كميات كبيرة من المياه كان ذلك ضرورياً للتخليص من الأنسجة الدهنية الزائدة فى الجسم وتحسين وظائف المخ بما يعنى الوصول لمستويات أعلى من الذكاء، وأوصى القائمون على الدراسة بضرورة شرب كميات من الماء والسوائل تتراوح ما بين 6-8 لترات يومياً.

صدق أو لا تصدق: سينما للكلاب !!



فى حادث فريد من نوعه أعلنت أحدى دور السينما فى فينا عن تخصيص يوم يسمح فيه للكلاب بدخولها للإستمتاع بمشاهدة الأفلام ويبلغ سعر تذكرة الكلب ومالكه سته يورو .. كما يتم تقديم المياه والفيشار للكلاب للتسلية أثناء مشاهدة الأفلام!!

الأبراج والحب :



برج الحوت (21 فبراير - 20مارس)

العشق والغرام لا يقدر أن يحيا بدونهما مولود الحوت فهو عاشق دائم وحساس مرهف وعاطفى خجول ولكن لا يتقن فن المحادثة مع من يهوى ويحب كما أنه سريع جداً فى بناء علاقاته الإنسانية ولكنه يحتفظ بأحلامه وأمانيه لنفسه فلا يبوح بما يفكر أو يتخيل لأنه يعتبر أن تفكيره وخياله ملكاً له.

الرجل الحوت وموقفه من المرأة :

أنه رجل واقعى فى كل تطلعاته وميولة والزواج عنده لا يعنى له شيئاً على الأطلاق أن لم تراع القيم الأساسية فى العلاقة وهو يريد من شريكته ألا تنظر إلا إليه وألا تهتم إلا به وبمشاريعه وأن تشجعه فى أعماله وكلما لجأت الزوجة إلى أسعاده وجدت فيه شريكا صالحاً يهتم بها ويرعاها ويضحى فى سبيلها ويحفظ أسرارها.

المرأة الحوت وموقفها من الرجل :

رومانسية من الدرجة الأولى تمتلك موهبة قل نظيرها تستطيع بها أن تشعر الرجل برجولته الفذة عن طريق إظهار رجاحتها الدائمة إلى الحماية والدلال والعشق وهى تنتمى لبرج مائى وغالباً ما تجذب رجالاً من أبراج هوائية (الجوزاء - الميزان - الدلو) تنفق الأموال بإسراف وتسهر على راحة أولادها وتدبير شئونهم وتتفانى فى سبيلهم ولكنها فى الوقت نفسه تحفظ لزوجها القسط الأكبر من المحبة والعاطفة والحنان

كلمات لها معنى:

- العلم بلا عمل .. كالشجر بلا ثمر
- أقطع لسان عدوك .. بسلامك عليه
- إذا تكرر الخطأ منك .. فيكون العيب فيك

إنترناشيونال تدعوك للإبتسامة:

* مرة واحد فكهانى راح فرح رقص عشرة بلدى وعشرة أبو صرة
* واحد بلديتنا "صعيدى" بياكل بأيده الشمال فقال له واحد : كده الشيطان يأكل معاك راح حاطط سم فى الأكل.



دنيا المرأة - نصائح 2008 لكل إمرأة

الموز يساعد على نضارة البشرة ونعومة الشعر

- يستخدم لترطيب البشرة حيث يمكنك تقطيعه إلى شرائح ووضعه لى بشرتك لمدة 20 دقيقة وبذلك يمكن لبشرتك أن تمتص زيوت والفيتامينات الموجودة فيه.

يمكنك خلط كمية من الموز المهروس مع كمية من زيت اللوز وضعيه على شعورك لمدة 15 دقيقة . وستلاحظين بعد فترة قصيرة فرقاً كبيراً فى نوعية شعرك الذى سيصبح أكثر لمعاناً ونعومة.

- يمكنك خلط كمية من الموز المهروس مع كريم البشرة الأبيض اللون لتصبح البشرة أكثر نضاره.
- للحصول على يدين ناعمتين . وذلك نخلط كمية من الموز المهروس مع الزبدة ثم ادهنى يديك بهذا الخليط وستلاحظين الفرق.

• خلطة لتنعيم الشعر فى ساعتين:

- يتم خلط (5 ملاعق مايونيز - 2 ملعقة كريم بارشوت - 2 ملعقة حمام زيت صبار - 1 ملعقة عسل - 1 ملعقة حبة البركة مطحونة) ويتم وضعهم على الشعر لمدة ساعتين وبعد ذلك نغسل الشعر.

• قناع للعين المرهقة:

- يتم مزج ملعقة عسل + ملعقة حليب جيداً ويوضع على العين لمدة 3 دقائق ثم يزال بماء بارد.
- ثم توضع كمادات بماء الورد البارد على العين لمدة خمس دقائق.

• خلطة لتنعيم الشعر كالحرير:

- يتم تحميص فنجانين من السمسم إلى أن يصير لونه ذهبى .
- ثم تقومى بطحنة جيداً وخلطة مع الحنة جيداً و اتركية لمدة ساعة ثم تضعينه على الرأس لمدة 4-5 ساعات
- تستخدم 3 مرات فى الأسبوع.

• خلطة لإطالة الشعر:

قومى بخلط مجموعة زيوت (زيت أملا + زيت جوز هند + زيت زيتون +زيت لوز +زيت خروع +زيت جرجير) ملعقة كبيرة أو أثنين من كل نوع (حسب طول شعرك) على رأس ثوم مقشرة ومفرومة وبمجرد تسخين الزيوت على النار مع الثوم أطفئ النار بسرعة ثم يأخذ الخليط ووضعه على شعرك ولفى شعرك بعد ذلك بالبونيه الخاص بالشعر و اتركيه لمدة ثمان ساعات و اغسليه جيداً بعد ذلك وتجرب مره واحدة فى الأسبوع لمدة ستة أسابيع.

• خلطة لمعالجة الشعر التالف:

زبادى مخلوط مع حلبة سعودى مطحونة يوضع لمدة 2 ساعة ويغسل ، تستخدم لمدة شهر ونصف.

• خلطة لإعادة صحة الشعر:

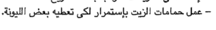
كوب ماء ساخن + ثلاث ملاعق عسل تخلط وتترك حتى تكون دافئة وبعد الاستحمام ضعيه على شعرك ولا تغسليه بالماء بل اتركيه.

• معالجة الشعر المجعد (صعب التصفيف)



يتم دعك الشعر بلطف بحركات مساجية دائرية عند الجذور أثناء الغسل. ووضع المكيف بغزاره من وسط الشعر عند الأطراف .

- إستخدام الجل لتسريحة وهو رطب.
- تجنبى المجففات الكهربائية.
- إستخدمى الكريمات المرطبة بعد التسريح.



- عمل حمامات الزيت بإستمرار لكى تعطيه بعض الليونة.

Loop M

		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	**Damietta**	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
EASTBOUND	WH 602	003 E	24-Feb	26-Feb	28-Feb	**04-Mar**	16-Mar	21-Mar	26-Mar	28-Mar	30-Mar	05-Apr
	WH 603	002 E	02-Mar	04-Mar	06-Mar	**11-Mar**	23-Mar	28-Mar	02-Apr	04-Apr	06-Apr	12-Apr
	Sirius	064 E	09-Mar	11-Mar	13-Mar	**18-Mar**	30-Mar	04-Apr	09-Apr	11-Apr	13-Apr	19-Apr
	B. Pelangi Dua	067 E	16-Mar	18-Mar	20-Mar	**25-Mar**	06-Apr	11-Apr	16-Apr	18-Apr	20-Apr	26-Apr

		VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Sirius	064 W	13-Feb	15-Feb	17-Feb	18-Feb	21-Feb	23-Feb	**05-Mar**	09-Mar	11-Mar	13-Mar
	B. Pelangi Dua	067 W	20-Feb	22-Feb	24-Feb	25-Feb	28-Feb	01-Mar	**12-Mar**	16-Mar	18-Mar	20-Mar
	S. F. EXPRESS	028 W	27-Feb	29-Feb	02-Mar	03-Mar	06-Mar	08-Mar	**19-Mar**	23-Mar	25-Mar	27-Mar
	Lynx	043 W	05-Mar	07-Mar	09-Mar	10-Mar	13-Mar	15-Mar	**26-Mar**	30-Mar	01-Apr	03-Apr

AMS

		VOY	Genoa	Livorno	Fos	**Port Said**	Jeddah	Singapore	Hongkong	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Yantian
EASTBOUND	PLUM	057 E	26-Feb	28-Feb	01-Mar	**05-Mar**	09-Mar	17-Mar	20-Mar	22-Mar	24-Mar	25-Mar	28-Mar
	KAOHSIUNG	027 E	04-Mar	06-Mar	08-Mar	**12-Mar**	16-Mar	24-Mar	27-Mar	29-Mar	31-Mar	01-Apr	04-Apr
	ORCHID	056 E	11-Mar	13-Mar	15-Mar	**19-Mar**	23-Mar	31-Mar	03-Apr	05-Apr	07-Apr	08-Apr	11-Apr
	GREEN	056 E	18-Mar	20-Mar	22-Mar	**26-Mar**	30-Mar	07-Apr	10-Apr	12-Apr	14-Apr	15-Apr	18-Apr

		VOY	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Kaohsiung	Hongkong	Yantian	Singapore	Jeddah	**Port Said**	Genoa	Livorno	Fos
WESTBOUND	ORCHID	056 W	16-Feb	18-Feb	19-Feb	20-Feb	21-Feb	22-Feb	25-Feb	05-Mar	**07-Mar**	11-Mar	13-Mar	15-Mar
	GREEN	056 W	23-Feb	25-Feb	26-Feb	27-Feb	28-Feb	29-Feb	03-Mar	12-Mar	**14-Mar**	18-Mar	20-Mar	22-Mar
	BAMBOO	053 W	01-Mar	03-Mar	04-Mar	05-Mar	06-Mar	07-Mar	10-Mar	19-Mar	**21-Mar**	25-Mar	27-Mar	29-Mar
	COSMOS	054 W	08-Mar	10-Mar	11-Mar	12-Mar	13-Mar	14-Mar	17-Mar	26-Mar	**28-Mar**	01-Apr	03-Apr	05-Apr

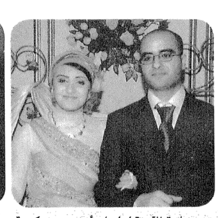
EBX

		VOY	Istanbul	Constanta	Ilyichevsk	Izmir	**Damietta**	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
EASTBOUND	Seattle	007 E	26-Feb	29-Feb	01-Mar	06-Mar	**09-Mar**	15-Nov	23-Mar	30-Mar	02-Apr
	London Seantor	984 E	04-Mar	07-Mar	08-Mar	13-Mar	**16-Mar**	23-Dec	30-Mar	06-Apr	09-Apr
	Fortune	002 E	11-Mar	14-Mar	15-Mar	20-Mar	**23-Mar**	30-Jan	06-Apr	13-Apr	16-Apr
	IBN Khallikan	003 E	18-Mar	21-Mar	22-Mar	27-Mar	**30-Mar**	09-Mar	13-Apr	20-Apr	23-Apr

		VOY	Shanghai	Hong Kong	Yantain	Singapore	**Damietta**	Istanbul	Conatanta	Ilyichevsk	Izmir
WESTBOUND	Fortune	002 W	17-Feb	20-Feb	20-Feb	24-Feb	**08-Mar**	11-Mar	14-Mar	15-Mar	20-Mar
	IBN Khallikan	003 W	24-Feb	27-Feb	27-Feb	02-Mar	**15-Mar**	18-Mar	21-Mar	22-Mar	27-Mar
	Chicago	008 W	02-Mar	05-Mar	05-Mar	09-Mar	**22-Mar**	25-Mar	28-Mar	29-Mar	03-Apr
	Liberty	002 W	09-Mar	12-Mar	12-Mar	16-Mar	**29-Mar**	01-Apr	04-Apr	05-Apr	10-Apr



العريس/ محمد حسين شعراوى
العروس/ رانيا على جزارين
وأسرة المجلة تهنئ العروسين بالخطوبة السعيدة



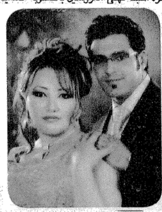
تمت خطوبة الآنسة / إيمان أحمد حسن كريمة
الأستاذ/ أحمد محمد حسن بقطاع النقل البحرى



العريس/ ياسر صلاح أبو عوده
العروس/ مروه فتحى عطوه تهنئة
قلبية من عبد الرحيم مصطفى



العريس / عبد الحميد على عبد الحميد
العروس / أمينة حسين سيد طه



تهنئة للعروسين بالخطوبة السعيدة
الأستاذ/ على محمود على الآنسة/ شيماء متولى



تهنئة من الأستاذ/ محمود ذكى نصر
ومدام فهمية حسنى بقطاع النقل البحرى
للعروسين الأستاذ / مصطفى محمود
الآنسة/ شريهان سعد

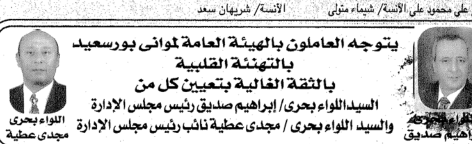
الشركة الدولية للملاحة والشحن تهنئ
الزميل / محمد رضا على حفل زفافه على
الآنسه / لبنى عبد العزيز ألف مبروك

الأولى سامية والأول هارى في مروحية الدقى



أقيمت بطولة نادى الصيد المصرى بالدقى تحت إشراف الإتحاد المصرى للرماية برئاسة اللواء/ منير ثابت وذلك فى الرماية على الأطباق المروحية (الألكتروسبل) أشرف على البطولة الرامى/ مجدى لطفى.

وفازت بالمركز الأول سيدات الرامية الواعدة/ سامية محسن عباس من نادى الصيد المصرى بوادى النطرون وفى فردى الرجال فاز بالمركز الأول الرامى/ هارى فارتان من نادى الصيد المصرى بالدقى وفى المركز الثانى الرامى/ شريف طايع من نادى الصيد المصرى بالأسكندرية تلاه الرامى/ هشام عزيز من نادى الصيد المصرى بالدقى فى المركز الثالث وفى بطولة الفرق فاز فريقى نادى الصيد المصرى بالدقى بالمركزين الأول والثانى وفاز فريق نادى الصيد المصرى بالأسكندرية بالمركز الثالث وعن كبار السن فاز الرامى/ مجدى شفيق من نادى الصيد المصرى بالدقى وقد تم توزيع الجوائز على الفائزين فى نهاية المسابقة.



يتوجه العاملون بالهيئة العامة لموانى بورسعيد بالتهنئة القلبية بالثقة الغالية بتعيين كل من
السيد اللواء بحرى/ إبراهيم صديق رئيس مجلس الإدارة
والسيد اللواء بحرى / مجدى عطية نائب رئيس مجلس الإدارة

اللواء بحرى
إبراهيم صديق



اللواء بحرى
مجدى عطية



يوسف مصطفى صديق
حفيد اللواء بحرى إبراهيم صديق. رئيس هيئة ميناء بورسعيد

إيمان عبدالسميع أنور

ملك عبدالسميع أنور

يوسف مدحت رمضان

أدهم رجب التونى

أحمد عبد الفتاح محمد

آية وسلطان مجدى سلطان





اميرة فتح الله

يوسف عادل

على نجل الزميل حسن فورى يطفئ شمعة واحدة

احمد إبراهيم احمد

محمد عبد الرحيم مصطفى



احمد محمود القليعى



منار محمود القليعى



